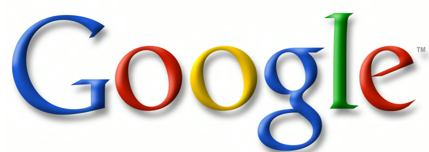



SIGILLUM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS



Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Nordisk Skibsrederforening

ved

Johs. Jantzen
cand. jur., Bestyrer

Aargang I, 1900

Christiania

Norges Sjøfartstidendes Trykkeri

1900

Da Udgivelsen af denne Samling paabegyndtes, havde man ingen Oversigt over det forhaandenværende Domsmateriale. Efterat nu større Klarhed og Oversigt er vundet over det tilgjængelige Stof, er man bedre istand til at kunne sigte og vrage dette. Stoffets Mængde har langt overskredet Forventningerne, men Mangelen paa Overblik har bevirket, at der i den første Aargang er optaget flere Domme, hvis Publikation neppe kan antages at have tilstrækkelig Interesse. Navnlig gjælder dette naturligvis Domme, afsagte i første Instans. De vil fremtidig kun blive medtagne i Samlingen, forsaavidt de frembyder noget af principiel Interesse.

For at imødekomme et fra flere Hold udtalt Ønske er der gjort Skridt til, at de svenske Høiesteretsdomme (Kgl. Maj:ts Utslag) fremtidig bliver mere udførlig refererede, ligesom ogsaa Referaterne vil komme til at fremtræde i et mere overskueligt og let læseligt Sprog.

Den bebudede Udgivelse af Domme, afsagte før Aar 1900, maa udsættes indtil videre, da Underskuddet af første Aargang har været betydeligt, og Haabet om et Statstilskud fra de tre Lande synes desværre ikke at skulle gaa i Opfyldelse.

Christiania i Marts 1901.

J. Jantzen.

Register.

V—LIII.

REGISTERETS INDHOLD:

Resumé af Dommenes Indhold.

Afstandsfragt.

No. Side.

En Reise med Trælast fra Pärnåviken (Finland) til Hull afsluttedes i Egersund, hvor Skibet indkom i havareret Stand og kondemneredes. Dækslasten, udgjørende ca. 37 Kubikfavne, var skyllet og kastet overbord. Hele Lasten bestod af 221 Kubikfavne Splitved til en Fragt 33 sh. 6 d. pr. Kubikfavn. Afstandsfragten fastsattes til 4000 Kr.

Dalenes Sorenskriveris Sjøret. 3 18

Paa en Reise med Trælast fra Haparanda til Menai Bridge, England, blev Skibet forladt i Nordsjøen paa 55⁰ 40′ n. B. og 5⁰ 3′ ø. L. Skibet drev senere ind paa den norske Kyst i Nærheden af Egersund, hvortil Fartøiet med Størstedelen af Lasten blev indbragt. Retten fastsatte Afstandsfragten til $^{58}/_{100}$ af den fulde Fragt for det ilandbragte Kvantum af Lasten og med Fradrag af det oppebaarne Fragtforskud. Udtalt, at Afstandsfragt efter Sjøfartslovens § 160 rettelig bør beregnes til det Sted, hvor Fartøiet forlades.

Dalenes Sorenskriveris Sjøret. 22 95

Assurancespørgsmaal.

Et Dampskib stødte under stærk Snetykke og høi Sjø ved Hesteskjærs Fyr paa Hustadviken og sank. Det havde ikke Lods ombord, idet anden Styrmand fungerede som Kjendtmand og Kaskoassurandøren tilbageholdt derfor 20 % af Forsikringssummen under Paaberaabelse af den norske Sjøforsikringsplans § 43, 2 c, sidste Passus. Rederiet sagsøgte derpaa Kaskoassurandøren og vandt Sagen. Retten udtaler, at det under Proceduren er tilstrækkelig godtgjort at være sædvansmæssig Regel, at Dampskibe i Fart langs den norske Kyst benytter Kjendtmand og ikke offentlig beskikket Lods, uden at det i saa Henseende gjør nogen Forskjel, om det er et Ruteskib eller ikke. Efter Rettens Mening bør der ved Anvendelsen af den citerede Bestemmelse lægges særlig Vægt paa, om Skibets Vedkommende kan siges at have skaffet sig præsumtivt fuldt tilfredsstillende Veiledning til Skibets sikre Lodsning, saaledes at den fornødne Agtsomhed i saa Henseende er iagttaget, og dette antoges at være skeet i det foreliggende Tilfælde. Retten ansaa det desuden oplyst, at der ved Anledningen var navigeret fuldt ud tilfredsstillende og sjømandsmæssigt, saa at Ulykken ialfald ikke kunde tilskrives manglende eller kyndig Lodshjælp, men alene den indtrufne stærke Snetykke.

Grimstad Sjøret. 1 1

No. Side.

Paa Reise fra Stavanger til Shields sprang et Dampskib læk med den Følge, at det maatte forlades af de Ombordværende, hvorpaa det sank Dagen efter. Indstævnte, som havde overtaget Forsikringen mod Totalforlis for et Beløb af 16,000 Kroner paa det forliste Skib, nægtede at udbetale Forsikringssummen under Paastand bl. a. af, at Rederiet havde forsømt ved Forsikringens Tegning at oplyse Omstændigheder, som formentlig var af Betydning for Bedømmelsen af Risikoen, samt at Skibet ikke var i fuld sjødygtig Stand ved Afgangen fra Stavanger. Høiesteret fandt imidlertid, ligesom Sjøretten, at der ikke forelaa nogen Forsømmelse som paastaaet fra Rederiets Side, og at Indstævnte ikke havde ført Bevis for, at Skibet var usjødygtigt ved Reisens Tiltrædelse. Indstævnte blev derfor dømt til at betale Forsikringssummen
39 177 med 4 pCt. Rente p. a. Norges Høiesteret.

Et lidet Dampskib paa ca. 23 Tons, bestemt for Fart under Fiske i Lofoten med Agn, støder ved Feil fra Lodsens Side paa Grund underveis fra Bergen nordover. Assurandørerne nægter at udbetale Erstatning for den derved forvoldte Skade under Paaberaabelse af Sjøfartslovens § 241 og § 242 samt § 248 og § 249. Assurandørerne paastaar navnlig, at Skibet manglede Sjøkarter og saaledes ikke var behørig udrustet, og at ialfald Skipperen, der eiede en Fjerdepart af Skibet, samt Maskinisten, der ligeledes var Parthaver, maatte have tabt sin Ret til Erstatning, da de var medskyldige i Ulykken. Høiesteret udtaler, at det vel maatte ansees som en Mangel, at der ikke paa denne Reise var Sjøkarter ombord, men mener, at Ulykken ikke skyldtes denne Mangel, idet Lodsen styrede udelukkende efter Landkjending og ikke vilde have benyttet Kart, selvom det havde været ombord. Da derhos hverken Skipper eller Maskinist findes at have Skyld i Ulykken, dømmes Assurandørerne til at erstatte Skaden.
93 417 Norges Høiesteret.

Indstævnte er Interessent i en gjensidig Assuranceforening og sagsøges af denne til Betaling af Præmie for Aarene 1893–95. Indstævnte nægter at betale under Paaberaabelse af, at der ikke var ført Bevis for, at de betydelige Præmietilskud for 1894 og 1895, hvorfor han var debiteret, var ham vedkommende. Retten dømmer ham imidlertid til at betale, idet den udtaler, at selv om der i disse Aars Regnskaber var medtaget Udgifter, som burde have været ført til Udgift tidligere, vilde Indstævnte dog ikke have kunnet undslaa sig for at deltage i disse, men alene havt Regres mod Direktionen, saafremt der fra dennes Side var begaaet nogen Mis-
111 514 lighed ved Ansættelsen. Arendals Sjøret.

Befragtningskommission.

Sagen angik en Befragtningskommission. Indstævnte gjorde til sin Frifindelse gjældende, at Betingelsen ang. Kommissionen i det Certeparti, hvorpaa Citanten baserede sin Fordring, var forandret ved en senere Korrespondance, som han opfordrede Citanterne til at fremlægge. Da Citan-

No. Side.

ten som Svar paa Indstævntes Indlæg indskrænkede sig til en almindelig Benægtelse af samme „i ethvert Punkt“ og ikke efterkom Opfordringen til at fremlægge nævnte Korrespondance, blev Indstævnte frifunden.

Bergens Sjøret. **42 204**

- ——— ... -

Beskadiget Last.

I Anledning af at et Parti Mel ved Udlosning i Regnveir fra et Dampskib (et Ruteskib) var bleven beskadiget, havde Ladningsmodtagerne, der havde protesteret mod denne Udlosning, anlagt Sag mod Skibets Rederi til Betaling af Erstatning for den lidte Skade.

Under Sagen frifandtes Skibets Rederi, idet dette maatte ansees berettiget til at lade Losningen foregaa uafbrudt uden Hensyn til Veiret, da Skibet ellers ikke kunde holde sine regelmæssige Ture, hvad ogsaa hjemledes ved en Paategning paa vedkommende Konnossement om, at Losning uafbrudt skulde finde Sted, og at Modtagerne var forpligtede til at tage mod Varerne, lige saa hurtig som disse fremkom. Sagsøgernes Paastand om, at denne Paategning kun skulde udtale, at Skibet ingen Liggedage skulde have, kunde ikke tages til Følge, da det allerede følger af Søloven, at dennes Regler om bestemte Liggedage ikke gjælder Ruteskibe. Der skønnedes heller ikke at have paahvilet Skibet Pligt til ved særlige Foranstaltninger at skærme Melet.

Esbjerg og Skads Søret. **5 24**

Erstatning for et Fad Fedt, der var ankommet pr. Damper hertil fra New York som Del af et større Parti og ved Ankomsten viste sig at være beskadiget og kun ca. halvt fyldt, hvorfor Modtagelse af dette Fad var nægtet, paalagt Skibets Rheder, da det ikke overensstemmende med Sølovens § 142 var gjort antageligt, at Skaden paa det omhandlede Fad skyldtes enten Mangler ved samme eller besværlig Rejse, medens det under Sagen fremkomne tvertimod syntes at tale for, at Skaden i alt Fald skyldtes mangelfuld Stuvning, hvorfor Skibet maatte bære Ansvaret.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. **26 120**

En Del Varer af et større Parti (Lupiner og Kløverfrø i Sække), der pr. Damper var afskibet fra Stettin til Kjøbenhavn og her var oplagt paa Pakhus for derfra at overføres til Randersdamperen, bleve under Henkjørslen fra vedkommende Pakhus til Damperen og Ombordbringelsen der (Kjørslen skete paa Vogne, forsynede med Presenninger) vaade som Følge af voldsomt Regnveir. I Anledning af den derved forvoldte Skade havde Modtagerne i Randers anlagt Sag mod Skibenes Rhederi (begge Skibe eiedes af samme Selskab) til Betaling af dennes Beløb; ved Rettens Dom frifandtes Rhederiet.

Det udtales i Dommen, at i de Konnossementer, der bleve udstedte ved Varernes Afskibning fra Stettin, var det udtrykkelig anført, at Omladning i andet Skib var tilladt saavel direkte fra Skib som over Land for Ejerens Risiko. Der forelaa nu intet om, at der ikke fra Rhederiets Side skulde være vist al den Omhu ved Indladningen i Randersdamperen, som

No. Side.

under de givne Forhold var mulig, og det fandtes ikke at kunne lægges Rhederiet til Last, at det ikke havde udsat Afsendelsen eller søgt nærmere Ordre ad telegrafisk Vei hos Modtagerne i Randers.

83 366 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Under et Dampskibs Losning var en Kasse, indeholdende Gasapparater m. m. til et herværende Firma, under Ophejsningen styrtet ned paa Bunden af Lasterummet, hvorved Kassens Indhold blev delvis ødelagt eller beskadiget. Under en i den Anledning af vedkommende Firma mod Skibets Rhederi til Betaling af de paagjældende Varers Værdi anlagt Sag dømtes Rhederiet, da det ikke under Sagen var blevet oplyst, hvorledes Uheldet indtraf, og der derfor intet Hensyn kunde tages til Rhederiets Gisning om, at det skyldtes den Omstændighed, at Varerne vare urigtig anbragte i Kassen, saa at den kom til at hælde under Losningen. Efter et under Sagen optaget Skøn, maatte Kassen antages at have været fuldt ud solid og behørig til Forsendelse af de omhandlede Varer.

88 394 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

To Kasser Lax i Is afsendtes med et Ruteskib fra Christianssund til Hamburg. Konnossementet er udstedt til navngivent Firma i Berlin; Skibets Expeditør i Hamburg giver ikke Destinataren Underretning om Varens Ankomst, angivelig fordi han ikke kjendte Vedkommendes Adresse og ikke kunde finde den. Dagen efter Losningen udleverer Expeditøren Laxen til et andet Firma, der sælger den for en ringere Pris end den, Afskiberen (Sælgeren) havde betinget sig hos Destinataren, der havde kjøbt Varen. For det Tab, der herved paaførtes Sælgeren, sagsøger han Ruteskibets Rederi, der dømmes til at erstatte Sælgeren Tabet, idet Retten fandt, at Faren for Varens Bedærvelse ikke var tilstrækkelig til at gjøre Expeditørens Handlemaade berettiget; Varmens Indflydelse kunde have været modvirket ved passende Foranstaltninger, indtil man havde indhentet Afskiberens Forholdsordre, overensstemmmende med Sjøfartslovens § 57 og § 156.

90 401 Trondhjems Sjøret.

En Ladning iset Sild i Kasser viser sig ved Fremkomsten til Bestemmelsesstedet, Hull, at være dels ganske bedærvet og dels betydelig forringet i Værdi, hvorfor Ladningseierne (Befragterne) sagsøger Rederiet til Erstatning. Retten finder, at Skaden ikke kunde antages at skyldes Sildens egen eller Isens Beskaffenhed, ei heller mangelfuld Ising. Derimod befandtes der at være adskillig Vand i Rummet, som maatte antages at skyldes en Lækage, der forelaa allerede ved Reisens Tildrædelse, og denne Omstændighed i Forbindelse med at Slusen til Forrummet, hvor der var mest Vand, var tilstoppet, antagelig af Smuds, og at Peilerøret til dette Rum var ubrugeligt, ansaa Retten tilstrækkelig til at lægge Ansvaret for Varens Beskadigelse og Ødelæggelse paa Rederiet.

97 459 Bergens Sjøret.

No. Side.

Bestemmelsessted.

Svaranden, som befraktats att med ångaren „Aysgarth" afgå till Norrköping för att der för kärandens räkning utlossa ett parti råg, hade ansett sig icke kunna utan risk för fartyget låta detsamma angöra Norrköpings hamn, utan, på grund af certepartiet, som stadgade, att ångaren skulle enligt order afgå till lossningshamnen eller så nära derintill, som den med trygghet kunde komma, altid flott, i stället lossat lasten å Pampusfjärden, hvilket för käranden medfört en ökad lossningskostnad, som han afdragit å frakten. Såväl Rådstufvurätten i Norrköping som Göta Hofrätt förklarade käranden oberrättigad att från fraktbeloppet afdraga ifrågavarande ökade lossningskostnad och ålade honom utgifva omstämda beloppet kr. 494,50 jemte ränta samt att ersätta svarandens rättegångskostnader.

Göta Hofrätt. 28 126

Bjergning og Assistance.

Udtalt, at ved Fastsættelsen af Bjergeløn i det foreliggende Tilfælde burde samme efter Omstændighederne ansættes til omtrent Maximum af det Beløb, som den i Almindelighed kan udgjøre, nemlig en Trediepart af det Bjergedes Værdi, idet det i saa Henseende maatte komme i særlig Betragtning, at Skibet var forladt af sin Besætning og var drevet ind paa en farlig Strand paa en saadan Maade, at det upaatvivleligt vilde være splintret, og Ladningen vistnok for det væsentlige gaaet tabt, om ikke Hjælpen var kommet saa betimeligt som skeet. Bjergelønnen fastsat til 3,600 Kr. Det Bjergedes Nettoværdi var 10,882 Kr.

Dalenes Sorenskriverls Sjøret. 4 19

En Kutter drev paa Grund ved Bratholmen og forlodes af Besætningen, idet den laa i en farefuld Stilling, udsat for at slaaes istykker mod Grunden. Den bragtes atter flot af Besætningen med Assistance af tilkomne Folk og bragtes ind til Mandal. Bjergelønnen ansat til 400 Kr. Det Reddedes Værdi antoges at være ca. 2,000 Kr.

Mandals Sjøret. 8 31

Under et Barkskibs Krydsning udenfor Kysten ved Svinør fik det Vindstille, netop som det skulde gaa bout ved Vaarø; dette i Forbindelse med den stærke Strøm bevirkede, at Skibet drev mod Land og huggede med Agterenden mod Grunden i samme Øieblik, som det svaiede op for Ankeret. Skibet kom dog strax flot, men det lækkede betydelig. At redde Skibet ved at varpe det ud og faa det under Seil maatte efter Omstændighederne ansees ugjørligt. Et tilkaldt Dampskib slæbte derfor Barken til Svinør, hvilket tog $4^1/_2$ Time. Retten antog, at her forelaa Bjergning og tilkjendte 1200 Kr. i Bjergeløn. Det reddedes Værdi var ca. 32,500 Kr.

Mandals Sjøret. 9 33

Et Dampskib havde i flere Dage drevet hjælpeløst om udfor den norske Kyst efter at have mistet Propellen, da dets Nødsignal observeredes fra Land

No. Side.

og to Slæbebaade kom ud og tog det paa Slæb; det var da omtrent 3 Mil fra Kysten. Under Slæbningen skar den ene Slæbebaad under, antagelig ved feilagtig Manøvrering fra dets egen Side, og gik tilbunds med hele Besætningen, men det lykkedes den anden Slæbebaad at faa Dampskibet slæbt ind til Bergen. I den derpaa følgende Sag angaaende Bjergeløn tilkjendte Retten Slæbebaadene hendholdsvis 3,000 Kr. og 7,000 Kr. Det bjergedes Værdi var
11 40 80,000 Kr. Bergens Sjøret.

Et Dampskib, der havde stødt ved Indløbet til Rægevig, og var sat paa Grund indenfor i Fjorden, blev af en tilkommen Bjergningsbaad, efter et besværligt og langvarigt Arbeide, optaget og indslæbt til Christianssand.

I Betragtning af, at Arbeidet med Optagningen, skjønt meget besværligt og langvarigt, ikke havde været forbunden med nogen usædvanlig Fare hverken for Folk eller Materiale paa Grund af, at Skibet laa inde i en Fjord, hvor der ikke kunde blive særlig Sjøgang, blev Bjergelønnen fastsat til 11,000 Kr. Skibets Værdi i beskadiget Tilstand efter Optagningen var
18 75 ansat til 33,000 Kr. Christianssands Sjøret.

Et Skib, der havde været paa Grund og tabt Roret samt var blevet noget lækt, blef bragt tilankers for begge Ankere paa et for Uveir udsat Sted, hvorfor Slæbebaad blev rekvireret. Der ankom to saadanne, hvoraf den ene besørgede Styringen, medens den anden slæbte, og Skibet blev bragt i sikker Havn. Da ingen Akkord forelaa for denne Slæbning, der af Baadenes Eiere paastodes at være en Bjergning, skulde Retten bestemme dens Størrelse. Retten fandt, at der forelaa Bjergning, men at denne ikke var forbunden med synderlig Fare, og, da den kun medtog ca. 6 Timer, tilkjendtes Bugserdampskibene Kr. 900 tilsammen. Det Reddedes Værdi var sat til
20 87 Kr. 8,000. Langesunds Sjøret.

Det af svaranden förda ångfartyget „Victoria“ strandade i Norrköpings skärgård och blef dels med användande af egna hjelpmedel, dels ock med biträde af en käranden tillhörig bergningsångare taget af grund. Rätten ansåg bergning föreligga och ålade svaranden utgifva bergarelön med K:r 19,000. Det bergades värde ca. K:r 165,000. Rådstufvurättens dom har
20 90 vunnit laga kraft. Stockholms Rådstufvurätt.

Paa Reise fra Kjøbenhavn i Ballast gik et Dampskib med fuld Fart op paa et af Fladskjærene ved Strømtangen. Det blev trukket af ved Assistance af en tilkaldt Bjergningsbaad. Tilfældet ansect for Bjergning, navnlig fordi Skibet ved opkommende sydlige eller sydvestelige Vinde udsattes for at blive Vrag, saa at det maatte siges at være i Nød, selv om der ikke var øieblikkelig Fare forhaanden. Bjergelønnen fastsattes til Kr. 15,000. Det bjergede Skibs Værdi: Kr. 258,000.
24 107 Norges Høiesteret.

Et Skib grundstødte paa den norske Kyst, og efterat man forgjæves havde forsøgt at faa det af Grunden ved Assistance af et mindre Dampskib, blev der sluttet Akkord med et Dykkerselskab. Dette, der til Bjergningen til forskjellige Tider brugte flere Dampskibe og Lægtere, og ogsaa maatte

No. Side.

oplosse Dækslasten, anvendte ca. 20 Dage, inden det fik Skibet bragt ind i sikker Havn, og maatte ogsaa holde Skibet læns senere til det kunde komme i Dok, ligesom Dækslasten blev transporteret fra et Sted i Nærheden af Strandingsstedet, hvor den var oplagt, ind til samme Sted, hvor Skibet var bragt hen. Da der derpaa opstod Uenighed om Bjergelønnens Størrelse, blev denne af Sjøretten fastsat til Kr. 4,500.

Værdien af den reddede Last blev sat til Kr. 9 031,33, af Skibet til Kr. 4 000, medens dette dog senere ved Salg kun udbragte Kr. 3000.

Trondhjems Sjøret. 32 141

Efter det skonerten „Johanna" i Oktober 1899 strandat å skäret Tistlarne i Göteborgs skärgård, dervid befälhafvaren omkommit, hade kärandena, på anmodan af fartygets styrman, verkställt bergning af den svaranden tillhöriga, till circa 98 standards trävaror uppgående lasten. I stämning till Göteborgs Rådstufvurätt yrkade kärandena att utfå bergarelön för lasten, hvilken försålts å auktion för netto kr. 4 434,50 och att sagda bergarelön, med hensyn till omständigheterna vid bergningen och den tid, densamma medtagit, ej måtte sättas lägre än kr. 2 000,00, då likväl på hvarje i bergningsarbetet deltagande komme att belöpa en ganska obetydlig daglön; anmärkande slutligen kärandena, att, ehuruväl sjölagen i allmänhet fastställde bergarelönen till $^1/_3$ af det bergades värde, detta stadgande med afseende å det obetydeliga värdet af det bergade virket i förevarande fall icke vore tillämpligt. Rådstufvurätten tildömde kärandena $^1/_3$ af det bergades värde med kr. 1 478,17 jemte 5 % ränta och ersättning för rättegångskostnaderna. Rådstufvurättens dom har vunnit laga kraft. Göteborgs Rådstufvurätt. 56 260

Den af svaranden förda, i Danmark hemmahörande skonerten „Egen" strandade den 20 Mars 1899 på Öland. Efter aftal mellan kärandens ombud på plasten och svaranden om bergning af fartyget, togs detsamma med biträde af fartygets besättning och användande af fartygets materiel, följande dag flot af nämnda ombud jemte två af honom vidtalade personer, hvarefter fartyget på kärandens bekostnad inbogserades till bestämmelseorten Kalmar. Rådstufvurätten dömde svaranden att utgifva bergarelön med kr. 2 000,00 jemte 5 % ränta derå från den 12 April 1899 äfvensom att ersätta kärandens rättegångskostnader med kr. 1 000,00 jemte protokollslösen. Det bergades värde utgjorde kr. 13 100,00. Stockholms Rådstufvurätt. 59 269

Et Barkskib, der paa Reise fra Kubikenborg i Sverig til Tunis med en Ladning Planker og Tømmer havde lidt forskjelligt Havari og var blevet lækt, havde kastet Anker ved Dueodde Rev, men var efter at have stukket Ankrene fra sig — Spillet var beskadiget, saa at det ikke var muligt at faa Ankrene hivet op — lettet og ved egen Hjælp naaet omtrent midtveis mellem bemeldte Rev og Rønne, hvor det blev taget paa Slæb af en Bjergningsdamper og indbragt til Rønne Havn. Bjergelønnen fastsattes af Rønne Søret til 2 500 Kr. under Hensyn til, at Barkskibets Sejlads paa Grund af dets og Sejlenes ramponerede Tilstand og Mangel paa Ankere ikke var uden Fare, og under Hensyn til det bjergedes Værdi, nemlig Skibet 5 000 Kr. og Ladningen ca. 31,000 Kr. Nogen egentlig Nødstilstand erkjendtes ikke at have været tilstede. Rønne Søret. 79 340

No. Side.

En Bark, der i November f. A. ved et *Sammenstød* med en Damper omtrent ud for Helsingør, havde faaet sine Ankerkjæder sprængt, hvorved Ankrene gik tabt, saa at den kom i Drift sydefter, blev af en Helsingørdamper indbjerget til Kjøbenhavn. Der tilkjendtes Damperen en *Bjergeløn* af 3500 Kr. Barkens Ladning var vurderet efter Oplosningen, inklusive Fragt, men ufortoldet, til 27,000 Kr.; selve Skibet blev kondemneret og
85 375 solgtes her for 9500 Kr. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

I et Tilfælde, hvor et Dampskib der i December Maaned var grundstødt paa Refsnæs Rev, var taget af Grunden af en Bjergningsdamper og derefter indbugseret til Kjøbenhavn, blev *Bjergelønnen*, under Hensyn til Sølovens § 225 jfr. § 226, ansat til 50,000 Kr. Skibet i beskadiget Stand
113 523 vurderedes til 324,000 Kr. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Genom stämning till Rådstufvurätten i Kalmar yrkade käranden, som utanför Öland bergat svarandens fartyg och dess last, om åläggande för svaranden att utgifva aftalad *bergarelön* med 3000 kronor. Rådstufvurätten bestämde bergarelönen till 1500 kronor. Såväl Hofrätten som Kongl. Majt. fastställde Rådstufvurättens utslag, hvarjemte Kongl. Majt. förpligtade käranden att ersätta svarandens kostnader å saken hos Kongl. Majt. med 100
114 527 kronor. Sveriges Høiesteret.

En Fiskesmakke tilkjendt 500 Kr. i Erstatning for efter Anmodning af Føreren af et Dampskib, der var stedt i Nød, at have afseilet til nærmestliggende Havn og rekvireret Bugserbaad til *Assistance* for Dampskibet. Hensyn blev taget til, at den i Smakken værende Fisk forringedes i Værdi ved Reisens Forlængelse, og at den ydede Tjeneste ogsaa paa anden Maade
7 29 foranledigede Smakken Extraudgifter. Stavanger Sjøret.

En Fiskekutter havde ud for Skagen taget en anden Fiskekutter, hvis Stormast var brækket, paa Slæb og indbragt den til Frederikshavn. I den Anledning havde Føreren af den førstnævnte søgt den anden Fører til Betaling af Kr. 3000 i Bjergeløn, medens denne paastod sig frifunden mod at betale ikke udover Kr. 500 for Bugseringen.

Retten tilkjendte Sagsøgeren Kr. 600, idet den blandt andet udtalte, at den indslæbte Kutter (hvis Værdi var ca. Kr. 20,000) ikke havde været udsat for nogen væsentlig Fare for at strande, idet der paa den Aarstid — August Maaned — og under de herskende Vindforhold *ingen Fare havde været* for den ved at ankre op, naar den i Nærheden af Land kom paa lavere Vand, at der ikke for den *assisterende* Kutter havde været nogen nævneværdig Fare ved Foretagendet, men at det maatte antages, at dennes Last — Rødspætter — havde lidt noget og var bleven udbragt til en nogen lavere Pris paa Grund af, at den var bragt senere i Land.

10 36 Frederikshavns Sjøret.

Et trælastet Skib, der, efter at have været paa Grund og kommet af igjen, var blevet lækt og tildels havde mistet Dækslasten, kom i Storm op under den norske Kyst i Nærheden af Lister, hvor Mandskabet først forlod

Skibet, men senere gik ombord igjen, da en Slæbebaad nærmede sig. Slæbebaaden fik Slæber ombord, som imidlertid Kapteinen strax lod kaste los igjen, hvorpaa Skibet for sine Seil fortsatte ind i Skjærgaarden ved Egersund. Her tabte imidlertid Skibet Styringen og havde kun Valget mellem at ankre eller tage Slæbebaaden tilhjælp, hvilket sidste Kapteinen bestemte sig til, hvorpaa Skibet blev indslæbt til Egersund. Retten fandt, at der ikke forelaa Bjergning, men tilkjendte Bugserbaaden for udført Assistance og Slæbning Kr. 1100. Skib og Ladnings Værdi var ansat til Kr. 11,800.

Egersunds Sjøret. 15 59

Den 23de December Kl. 2,50 Efterm. stødte et Dampskib i Christianiafjorden paa Bastø søndre Odde, hvor det blev siddende fast. Skibets Agenter i Christiania rekvirerede Bugserbaad tilhjælp, idet de udtrykkelig forbeholdt sig, at det kun skulde være almindelig Bugserbaad for Assistance, men ikke Bjergningsbaad. Der ankom derpaa tilhjælp to Bugserbaade med Lægtere, i hvilke en Del af Dampskibets Ladning lossedes. Ud paa Morgenen den 24de, omtrent Kl. 4, fik begge Slæbebaade Forbindelse med Dampskibet efter et Forsøg, der mislykkedes paa Grund af Sjø og Storm. Begge Skibe forsøgte saa at hale Dampskibet af, og Arbeidet hermed paagik med Rykninger til Kl. 10, da den ene Slæbebaad maatte opgive Arbeidet for at slæbe de lastede Lægtere i Havn. Efterat Vandet ud paa Formiddagen var steget, begyndte Dampskibet at bruge sin egen Skrue og kom derved flot, idet dog den anden Bugserbaad samtidig halede. Dampskibet viste sig ikke at have taget Skade af nogen Betydning. Dets Værdi var 80,000 Kr. og Ladningens mindst 300,000 Kr. Sjøretten tilkjendte Slæbebaadene for ydet Assistance 15,000 Kr. Begge Parter appellerede denne Dom til Høiesteret, som imidlertid fandt, at der ikke, selv bortseet fra det udtrykkelige Forbehold, som Dampskibets Agenter tog, da Slæbebaad rekvireredes, forelaa Bjergning i egentlig Forstand. Norges Høiesteret. 38 168

Et Dampskib paatraf en Damptrawler ca. 27 Kvartmil søndenfor Færder Fyr, drivende med Bougen mod Vinden med et Par Seil oppe og med Signaler, der tilkjendegav, at Trawleren var manøverudygtig og ønskede Bugsering. Efter endel Anstrængelser lykkedes det Damperen at faa Trawleren paa Slæb og trække den op til Leren ved Torgauten Fyr, hvor Dampskibets Kaptein engagerede en Slæbebaad til at slæbe Trawleren op til Fredriksstad mekaniske Værksted. Retten fandt, at her ikke forelaa Bjergning, men tilkjendte en Godtgjørelse af 4000 Kroner for Slæbningen. Trawlerens Taxtværdi i beskadiget Stand var 55,000 Kroner.

Fredriksstad Sjøret 55 257

Et Seilskib driver i saa stille Veir, at det har mistet Styringen, med Strømmen, indover i Nærheden af et Rev. Medens det prøver at varpe sig udover, passerer en Bugserbaad med en Lægter paa Slæb. Bugserbaaden slipper Lægteren og haler i kort Tid Seilskibet ud i aabent Farvand. Bugserbaaden havde først forlangt Kr. 500 for Arbeidet, men man blev før Slæbningen enige om at henskyde Ansættelsen af Vederlaget til Sjøretsskjøn. Bugserbaadens Rederi paastod Slæbningen betragtet som Bjergning; men Retten fandt Slæbningen kun at være Assistance og tilkjendte et Veder-

No. Side.

lag af Kr. 1000 under Hensyn til, at Seilskibets Stilling var meget vanskelig, saa at det ved Vindforandring let kunde være kommet i Nødstilstand, og under Hensyn til det Ansvar, Bugserbaaden udsatte sig for ved at slippe Lægteren. Værdien af Seilskibet var Kr. 56,000, af dets Ladning Kr. 11,700.

70 309 Christiania Sjøret.

Et Dampskib, hvis Cirkulationspumpe var kommet i Uorden, men som dog kunde bevæge sig ved egen Maskine, lader sig — for ikke at resikere yderligere Maskinskade — indbugsere til Kragerø af et mødende Passagerdampskib, som derved forsinkedes i sin Rute $1^1/_2$ Time. Retten antog ikke Bjergning at foreligge, idet det beskadigede Skibs Stilling ikke ansaaes farlig; men tilkjendte det bugserende Skib Kr. 1000 for *Assistance*, bl. a. under Hensyn til, at det gik i fast Post- og Passagerrute og havde mange Passa-

78 337 gerer ombord. Breviks Sjøret.

En Del Fiskere, der i Baad vare gaaede ud for at yde *Assistance* til et Barkskib, som laa med Nødflag oppe, havde anlagt Sag mod vedkommende Skib til Betaling af 500 Kr. for ydet Bistand. Ved Rettens Dom tilkendtes der dem 100 Kr. under Hensyn til, at Skibet ikke fandtes at have været i nogen egentlig Nødstilstand, og at den Bistand, de havde ydet, indskrænkede sig til, at 2 af dem havde deltaget i noget Skibsarbejde, medens de andre vare sejlede tilbage og havde telefoneret efter Bjergningsdamper.

82 364 Rønne Søret.

Et Seilskib engagerer Slæbebaad fra Gøteborg til Fredriksstad. Underveis maa Slæbebaaden paa Grund af Storm og Uveir forlade Skibet i aaben Sjø, men det lykkes ved Hjælp af Seilene og uden Lods at bringe dette ind mellem Skjærene ved Indseilingen til Egersund, hvor det bringes til Ankers for ét Anker og 75 Favne Kjætting.

Der bliver rekvireret Slæbebaad fra Egersund, som faar Skibet lykkelig ind til Egersund, uden at der dog er gjort nogen Akkord om Betalingens Størrelse for det udførte Arbeide.

Slæbebaadens Eiere sagsøger Skibets Rederi for Bjergeløn og Retten dømmer, at der ikke foreligger nogen Bjergning, men kun en *Slæbning*, og fastsætter Slæbelønnens Størrelse under de forhaandenværende Omstændigheder til 1300 Kroner.

Skibets Værdi var ansat til Kr. 36,000.

94 424 Fredriksstad Sjøret.

En Lods border et Dampskib, der har mistet sin Propel og ligger med Nødflag oppe, drivende nogle Mil fra Kysten i haardt Veir med svær Sjø. Lodsgutten seiler hjem med Lodsbaaden og skaffer gjennem Telefonen Hjælp af Slæbebaade, der bjerger Skibet. Lodsen fordrer Bjergeløn, men Retten udtaler, at der ikke kan være Tale om at karakterisere Lodsens *Assistance* som Medvirken ved Bjergning efter *Sjøfartslovens § 224*, men tilkjen-

99 469 der Lodsen en Godtgjørelse af 500 Kroner. Bergens Sjøret.

Et Dampskib faar *Maskinskade* og indslæbes til Havn af et andet Dampskib, der tilhører samme Rederi. Rederiet og det andet Dampskibs

Besætning sagsøger det havarerede Dampskibs Assurandører til Betaling af Bjergeløn. Retten finder imidlertid, at der ikke foreligger Bjergning, og tilkjender Rederiet Slæbeløn efter Skjøn. Retten udtaler, at Rederiet i Medfør af Sjøfartslovens § 252 ikke kunde have fordret Bjergeløn, om Bjergning havde fundet Sted, men at Bjergeløn vilde have tilkommet Besætningen under samme Forudsætning. Trondhjems Sjøret. 112 517

Dispachespörgsmål.

Genom detta utslag har fastslagits, bland annat, dels att det vid laga besigtning ett havereradt fartyg åsatta värde icke ovilkorligen skall läggas till grund för dispachen, när det visas, att detta värde varit för lågt; dels ock att rederiet ej är berättigadt till godtgörelse för besvär med haveriet.

Frågan om rederiet i detta fall, då fartyget ej blef kondemnadt, men rederiet på sin bekostnad med andra fartyg fortskaffade lasten från nödhamnen till de resp. bestämmelseorterna, eger att för lastens fortskaffande tilgodoräkna sig frakt utöfver den för resans fullbordande ursprungligen öfverenskomna, denna fråga kom icke, i sammanhang med klandertalan mot dispachen, under bedömande, utan eger rederiet att härom föra särskild talan; dock föreskref Kongl. Maj:t. att den fraktförhöjning, som påförts lasten, skulle ur dispachen utgå. Sveriges Høiesteret. 16 65

Klaganden, firman Borlind, Bersén & Co. i Göteborg, hade hos Sjöförsäkrings Aktiebolaget Ocean mot totalförlust för en summa intill kr. 1500.00 försäkrat penningeutlägg, för hvilka fartyg och frakt ensamt häftade, med ångfartyget „Mariette" på resa från Göteborg till Eidsfjorden och åter till Göteborg med ansvar enligt sjölagen och allmän svensk sjöförsäkringsplan af Okt. 1891. Sedan fartyget under ofvannämnda resa strandat och sedermera sjunkit, begärde klaganden hos dispachören i Göteborg utredning angående bolaget Oceans ersättningsskyldighet. I dispache den 29de November 1898 förklarade dispachören — efter att hafva beräknat hvad af fartyget och frakten räddats till kr. 1219.44 — med stöd af §§ 65 och 88 i åberopade försäkringsplan, bolaget Oceans ersättningsskyldighet uppgå till skilnaden mellan försäkringssumman och sistnämnda belopp eller till kr. 280.56. Borlind, Bersén & Co. öfverklagade dispachen under yrkande, att Ocean måtte åläggas utgifva hela försäkringssumman kr. 1500.00 jemte ränta, hvarförutom fordrades ersättning för rättegångskostnaden. Såväl Rådstufvurätten i Göteborg som Kongl. Majt. fastställde dispachen.

Sveriges Høiesteret. 57 263

Klaganden, såsom hufvudredare för barkskeppet „Thorsten", hade i Kullens Enskilda Assuransförening erhållit försäkring å $^{8}/_{10}$ af fartyget mot en ersättningssumma för total förlust af kr. 15,000, motsvarande $^{2}/_{8}$ af de försäkrade delarnes verkliga värde. Under resa i November 1895 från Grangemouth till Ystad grund-

stötte fartyget å norska kusten, men blef åter flott och indfördes till Egersund. Vid besigtning, verkställd af Sjörätten derstädes, anmärktes skador å fartyget, hvilka uppskattades till kr. 6504, men förutom denna nyare skada hade fartyget mycken äldre sådan, hvilken äfven måste bättras, innan lasten kunde ånyo intagas och resan fortsättas; och förklarade Sjörätten, att då reparation af de äldre skadorna antoges skola uppgå till åtskilligt större summa än reparationen af den nya skadan, hela reparationen blefve så dyrbar, att fartyget icke vore värdt att iståndsättas, hvadan detsamma kondemnerades. Fartyget såldes derefter å auktion. Dispachören i Göteborg, hos hvilken klaganden anhållit om utredning angående föreningens ersättningsskyldighet, fann på anförda skäl klaganden icke kunna tillerkännas rätt till ersättning för totalförlust, men förklarade föreningen skyldig utgifva ersättning med kr. 558.03 för vissa kostnader och skador. Klaganden klandrade dispachen med yrkande att föreningen måtte förklaras skyldig utgifva ersättning för totalförlust med kr. 15,000. Rådstufvurätten i Göteborg fastställde dispachen och förpligtade klaganden ersätta rättens särskilda ledamöter. Kongl. Majt. gjorde ingen ändring i Rådstuvurättens dom.

64 284 **Sveriges Hoiesteret.**

Barkskeppet „Zenobia", tillhörigt svaranden och intaget i föreningen till $^2/_3$ för en försäkringssumma af kr. 14,000, strandade i Februari 1898 och blef vid besigtning kondemneradt, hvarpå vraket såldes å auktion. Dispachören i Stockholm, hos hvilken svaranden anhållit om utredning angående föreningens ersättningsskyldighet, förklarade i dispache den 24 Mars 1899 — efter att hafva tagit i öfvervägande frågan om fartyget, när olyckan inträffade, var försäkradt i föreningen, hvilket denna bestridt, samt funnit försäkringstagaren berättigad af föreningen fordra ersättning för haveriet — att det ålåge *föreningen, såsom försäkringsgifvare å* $^2/_3$ *af skeppet, att i ersättning utgifva försäkringssumman* kr. 14,000 *med afdrag af* $^2/_3$ *af behållningen af vrak och inventarier* kr. 977.64 eller kr. 13,022.36, derifrån dock enligt föreningens reglemente skulle afgå 3 % eller kr. 390.67, då ersättningen blefve kr. 12,631.69. Föreningen klandrade dispachen under yrkande bland annat, att som frågan om föreningens ersättningsskyldighet skulle, enligt föreningens reglemente, afgöras af gode män och dispachören följaktligen saknat befogenhet att ålägga föreningen ersättningsskyldighet, dispachörens derutinnan afgifna yttrande måtte förklaras vara utan bindande verkan mot föreningen. Såväl Stockholms Rådstufvurätt som Kongl. Majt. fastställde dispachen och förpligtade föreningen godtgöra svarandens kostnader i Rådstufvurätten och hos Kongl. Majt. samt utgifva ersättning till Rådstufvurättens särskilda ledamöter för deltagande i målets behandling.

72 317 **Sveriges Høiesteret.**

Bolaget Gauthiod hade för Importbolaget under tiden 1899 Maj 10— Decb. 31 för en summa intill kr. 10,000 mot totalförlust *försäkrat den förlust*, som drabbade föräkringstagaren, i fall det af honom genom timecharter förhyrda ångfartyget „Rutland" *antingen* ginge *totalt* förloradt *eller* om detsamme blefve udsatt för *så svåra haverier att försäkringstagaren till följd deraf blefve nödsakad betala en högre hyra eller frakt än det med* fartygets rederi öfverenskomna

för annat fartyg, som i „Rutland"s ställe förhyrdes eller befraktades. I Juni 1899 sprang fartyget under resa från Gefle till Amsterdam läck i Skutskärs hamn. Till lossning, reparation och återinlastning åtgick en tid af 16 dagar. Dispachören i Stockholm, hos hvilken begärts utredning angående den ersättningsskyldighet, som i följd af haveriet ålåge försäkringsgifvaren, ansåg på angifna grunder försäkringstagaren berättigad till ersättning för fraktförlust med fordrade £ 122.10. Stockholms Rådstufvurätt upphäfde dispachen och befriade försäkringsgifvaren från ersättningsskyldighet samt förpligtade försäkringstagaren att utgifva ersättning till de särskilda ledamöterna i rätten. Kongl. Majt. fann ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom samt ålade försäkringstagaren godtgöra försäkringsgifvarens förklaringskostnader hos Kongl. Majt. Sveriges Hoiesteret. 77 333

Det af kapten Nilsson förda skonertskeppet „Florida" strandade i Oktbr. 1899 i Göteborgs skärgård, flottogs derefter och indfördes till Göteborg, hvarest vid laglig besigtning besigtningsmännen icke afgåfvo yttrande, huruvida fartyget vore iståndsättligt eller icke, men uppskattade de skadorna till mera än $^3/_4$ af fartygets försäkringsvärde, på grund hvaraf rederiet afträdde fartyget til kaskoassuradörerna.

Dispachören i Göteborg verkställde derefter utredning dels för fördelning af det gemensamma haveriet, dels ock för bestämmande af den ersättningsskyldighet, som ålåge bolaget Gauthiod såsom fraktassuradör; och ansåg dispachören fartyget vara lagligen afträdt samt bolaget Gauthiod, jemlikt sjöförsäkringsplanen, följaktligen skyldigt utgifva ersättning för den beräknade fraktförlusten. Bolaget Gauthiod och firman James Sinclair & Son, såsom lastegare, klandrade dispachen och yrkade ändring deri på den grund, bland annat, att fartyget icke blifvit kondemneradt. Rådstufvurätten fastställde dispachen. Göteborgs Rådstufvurätt. 103 481

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget Gauthiod hade med skeppet „Amazone" försäkrat frakt från Kramfors till Hull för 3250 kronor under förbehåll „fritt för enskild skada utom i strandningsfall". På ifrågavarande resa sprang fartyget läck, så att det slutligen hade 10 fots vatten i rummet. Efter hållet skeppsråd blef fartyget för lifbergning satt på land. Det blef derefter vid besigtning förklaradt kondemneradt. Bolaget Gauthiod begärde utredning hos dispachören i Göteborg för bestämmande af bolagets ersättningsskyldighet på grund af berörda fraktförsäkring. Dispachören ansåg strandningsfall ej föreligga och fann fördenskull bolaget Gauthiod ej ansvarigt för fraktförlusten. Rådstufvurätten fastställde dispachen. Göteborgs Rådstufvurätt. 115 529

Fiskeredskaber.

Beskadigelse og ulovlig Anbringelse.

Till skydd mot rådande storm ankrade svaranden, Kapten Albert Nordling, med den af honom förda ångaren „Strand", bogserande en längre timmerflotte, en pråm och en timmerlänsa, i den s. k. Solums hamn — en ostridigt af sjöfarande ofta anlitad nödhamn i allmänna farleden mellan Sunds-

No. Side.

vall och Hernösand — utanför Solums fiskläge. Kärandena, tillika strandegere i Solum, utsatte sedermera sina strömmingsskötar i den del af hamnen, der kärandena förmena att farled ej finnes. Genom vindförändring dref ofvannämnda „släp", som vid ankringen lemnats fritt svajande, ned mot skötarne, hvilka medföljde flotten, då ångaren följande dag lemnade hamnen. Rätten ansåg svaranden vållande til fiskredskapens bortförande och dömde honom att ersätta densammas värde och godtgöra kärandenas rättegångskostnader, hvaremot kärandenas ansvarsyrkanden lemnades utan afseende och framstälda anspråk å ersättning för liden förlust i fiske afslogos.

27 123 Hernösands Rådstufvurätt.

Ångaren „Transport", förd af käranden, råkade vid passerandet af Stegeholms kanal (Westervik) få trossar och ketting, tillhörande en af svaranden i kanalen utsatt ålhomma, isnärjda i sin propeller, hvarigenom förorsakades ett dygns uppehåll samt utgifter för trossarnes och kettingarnes borttagande m. m. Rådstufvurätten ansåg svaranden pligtig att ersätta de af käranden fordrade beloppen och dömde svaranden utgifva ersättning med kr. 645.70 jemte ränta äfvensom ersättning för kärandens kostnader

40 192 å målet med kr. 288.40. Westervik Rådstufvurätt.

To Noteiere kræver Erstatning af et Dampskibsselskab for en Not, der angivelig er skaaret itu af et af Selskabets Skibe. Selskabet frifindes, da et Erstatningsansvar maatte være betinget baade af, at Skaden var forvoldt af Skibet, og af at den skyldtes en Skibets Vedkommende tilregnelig Uagtsomhed, medens Sagsøgerne ikke engang antoges at have skaffet tilstrækkeligt Bevis for, at Skibet havde ødelagt Noten. Intet af Vidnerne havde seet, at Dampskibet skar Noten istykker, og den Mulighed antages ikke udelukket, at Strøm kunde have ødelagt den. Paastand om Afvisning fra

71 314 Sjøret var ikke fremsat. Bergens Sjøret.

Genom stämning till Rådstufvurätten i Göteborg yrkade kärandena att, som svaranden öfverseglat en kärandena tillhörig sillvad, han måtte åläggas utgifva ersättning för kärandena tillfogad skada m. m., tillsammans uppgående till 1500 kronor jemte ränta och rättegångskostnader. Rådstufvurätten fann svaranden hafva varit vållande till öfverseglingen af vaden och dömde honom utgifva fordrade beloppet 1500 kronor jemte ränta samt ersätta kärandens kostnader å målet med 550 kronor.

106 493 Göteborgs Rådstufvurätt.

Fragtbetalingsspørgsmaal.

Käranden, såsom egare af ångfartyget „Serla", hade yrkat att af svaranden, såsom emottagare af en last timmer och props, utfå frakt äfvensom ersättning för en half öfverliggedag. Svaranden bestred käromålet, enär icke han vore emottagare af nämnda last, af hvilken han först efteråt genom öfverlåtelse blifvit egare. Då emellertid fartyget bevisligen, på order af den i konnossement angifna emottagaren, förhalats till svarandens upplagsplats, der lasten lossats och för svarandens räkning emottagits af hos honom an-

ställd person, samt mottagande af gods medför förpligtelse att gälda frakt, dömdes svaranden att utgifva det omstämde fraktbeloppet jemte ränta samt att ersätta kärandens rättegångskostnader, hvaremot yrkandet om ersättning för öfverliggedagstid ogillades, enär käranden ej visat, att lossningstiden öfverskridits genom svarandens förvållande. Göteborgs Rådstufvurätt. 29 129

Gjennemgaaende Konnossement.

Et Trondhjemsfirma kjøber i Minneapolis et Parti Mel, der sendes via Hamburg under gjennemgaaende Konnossement udstedt til Sælgeren og oversendt Kjøberen, lydende paa Minneapolis—Trondhjem. Ved Omlastning i Hamburg fra Hamburg-Amerikaliniens Skib til et af det Nordenfjeldske Dampskibsselskabs Skibe, udsteder sidstnævnte til førstnævntes Speditør nyt Konnossement. Da det norske Skib kun vil udlevere Melet mod sit eget Konnossement, kræver Amerikaliniens Repræsentant i Trondhjem, at Kjøberen først skal indløse dette mod Kvittering af Originalkonnossementet og Betaling af Fragten, men ansees af Retten pligtig til at besørge Melet udleveret mod Originalkonnossementet og Fragtbeløbet. Trondhjems Sjøret. 69 305

Hyrespørgsmaal m. m.

Antaget, at Bestemmelsen i den norske Sjøfartslovs § 106 om, at den, som rømmer uden frivillig at vende tilbage før Skibets Afgang, skal have sin tilgodehavende Hyre og sine ombord efterladte Eiendele forbrudt til Rederiet, ikke berettiger Rømlingen til at fordre det saaledes forbrudtes Værdi afdraget i Erstatningen for det Tab, der er paaført Rederiet ved Rømningen. Norges Høiesteret. 23 97

Under en Sag, der var anlagt af en Matros mod et Dampskibsrederi til Betaling af formentlig tilgodehavende Hyre m. m., blev Indstævntes Afvisningspaastand, grundet paa, at Stridsspørgsmaal mellem enkelte Redere og deres Mandskab ifølge en mellem Rederiforeningen og Matrosernes Fagforening sluttet Overenskomst skulde afgjøres ved Voldgift, forkastet, da der i et trykt Exemplar af de i nævnte Overenskomst vedtagne Regler, som ved Forhyring og Paamønstring af Sjøfolk, efter hvad der var Retten bekjendt, overleveres disse, ikke findes medtaget noget af de Punkter, der handler om Voldgift i Tilfælde af Stridigheder, ligesom der heller ikke under Proceduren var fremkommet nogetsomhelst om, at Sagsøgeren paa anden Maade ved Forhyringen var bekjendt med og havde underkastet sig nogen Voldgiftsbestemmelse. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 34 150

Ved sin Hyrekontrakt med et Skibsaktieselskab betingede Føreren sig 3 Maaneders Opsigelse samt Udbetaling af sine Aktiers fulde Paalydende med Fradrag af 5 pCt. per Aar i Forringelse, hvorhos han forbeholdt sig sin fulde Hyre udbetalt, indtil han

No. Side.

havde faaet fuld Betaling som ovenfor. Striden dreiede sig væsentlig om, hvorvidt de fremhævede Ord maatte antages tillige at henvise til en senere Klausul i Hyrekontrakten, hvorefter den Del af mulige Afbetalinger paa optagne Laan, som maatte falde paa Førerens Aktier, skulde lægges til disses Værdi. Høiesteret besvarede dette Spørgsmaal bekræftende.

37 161 Norges Høiesteret.

Ifølge skriftlig Kontrakt kjøbte Citanten af Indstævnte $^{25}/_{100}$ Parter i et Skib for en nærmere fastsat Betaling, og det fastsattes bl. a. yderligere i Kontrakten, at Citanten skulde overtage Førerposten. Dette skete ogsaa, men efter omtrent et Aars Forløb blev han afskediget som Fører. Denne Afskedigelse ansaa Citanten for uberettiget og anlagde derfor nærværende Sag. Retten udtaler, at ihvorvel en Førerret ikke var direkte forbeholdt, saa maatte det dog antages at være Meningen, at Citanten ikke blot skulde antages som Skipper paa almindelige Opsigelsesvilkaar, men at der skulde tilsikres ham en virkelig Ret til at føre Skibet, saa at ikke Sjøfartslovens Bestemmelse om vilkaarlig Afskedigelse kunde finde Anvendelse paa ham. Retten fandt forøvrigt, at der i Citantens Forhold forelaa fyldestgjørende Grund til Afskedigelse, og at denne derfor

41 193 efter Omstændighederne havde været berettiget. Kragerø Sjøret.

En Skibsfører havde, ved at tegne sig for Aktier i et Dampskib, erhvervet Førerret. Efterat han havde fungeret som saadan i nogle Aar, besluttedes det paa en Generalforsamling, at Selskabet skulde likvidere, dog saaledes, at Direktionen skulde gjøre et Forsøg paa, ved Tegning af Preferenceaktier, at faa Gjælden afviklet, saa at Driften kunde fortsættes. I Henhold til denne Beslutning meddeltes det Føreren, at han, for at beholde Førerposten, maatte tegne sig for 3000 Kroner Preferenceaktier. Da denne Betingelse ikke blev opfyldt, ansattes ny Fører, og den tidligere Fører sagsøgte derpaa Selskabet bl. a. til Erstatning for uberettiget Afsked. Retten fandt imidlertid, at Ansættelse af ny Fører efter Omstændighederne var berettiget, hvorfor Indstævnte blev frifundet.

47 221 Bergens Sjøret.

En Matros sagsøgte et Skibs Rederi til Betaling af Hyre med Kostpenge, fordi han formente sig ulovlig opsagt fra Skibet. Indstævnte blev frifunden, da den ulovlige Opsigelse ikke ved det fremkomne kunde siges at være godtgjort af Sagsøgeren, ligesom det heller ikke saaes, at Sagsøgeren ved den senere med Skibets første Styrmand stedfundne Opgjørelse af Afregningen havde gjort gjældende, at han ikke var lovlig opsagt.

50 237 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Afskedigelse af en Maskinist kjendt uberettiget, idet hans angivelige Udueligbed ikke ansaaes bevist. Der var heller ikke overensstemmende med den norske Sølov § 89 i Skibets Journal gjort Optegnelse om Grunden til Afskedigelsen. Maskinisten tilkjendt 1 Maaneds Hyre og Reiseomkostninger til Hjemstedet.

65 287 Bergens Sjøret.

		No.	Side.
3 Fyrbødere forlader sin Tjeneste inden Kontraktens Udløb paa Grund af, at de ansaa Skibets Kjedler og Rør for uforsvarlige, og uden at stille Stedfortrædere. Retten fandt imidlertid under Dissens ikke deres Fratræden i Utide berettiget, idet Pluraliteten ikke fandt det bevist, at Skibets Kjedler og Rør havde været uforsvarlige.	Bergens Sjøret.	74	324
Indstævnte forhyrer for et Aar Citanten som Fører af en Galeas, der tilhører Indstævnte, for en ugentlig Hyre af 20 Kroner. Indstævnte bortfragter Galeasen og Befragteren engagerer Citanten som Fører for en ugentlig Hyre af 25 Kroner. Efter Befragtningens Ophør nægter Indstævnte at betale Citanten den akkorderede ugentlige Hyre af 20 Kroner for de 4 Uger, der endnu resterede af Hyretiden, idet Citanten formener, at Hyrekontrakten mellem ham og Indstævnte er ophævet ved Kontrakten med Befragteren. Retten er ikke enig heri og dømmer Indstævnte til at betale Citanten den resterende Hyre.	Christianssunds Sjøret.	92	413
En Matros ombord i et her liggende Dampskib maatte, efter hvad der var passeret, betragtes som opsagt til at fratræde sin Tjeneste strax og havde, da han formente kun lovlig at kunne opsiges til Fratrædelse, naar Skibet var vendt tilbage hertil og udlosset, anlagt Sag mod vedkommende Rhederi til Betaling af Hyre- og Kostpenge for Tiden fra Opsigelsesdagen 24de Januar d. A. indtil 20de Februar d. A. (den Dag, Skibet kunde ventes udlosset efter dets næste Rejse). Ved Rettens Dom blev Sagsøgerens Paastand tagen til Følge.	Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.	100	472
Nogle Matroser, hvem den danske Generalkonsul i Hamburg i Henhold til Sølovens § 102 havde idømt Bøder for forskjellige Forseelser, begaaede ombord i et Dampskib, hvormed de vare forhyrede, havde ved Stævning til bemeldte Skibs herværende Rhederi i Henhold til Sølovens § 104 paastaaet sig fritagne for de idømte Bøder eller disse dog nedsatte og Rhederiet tilpligtet at udbetale dem den tilbageholdte Del af deres Hyre helt eller delvis. Ved Rettens Dom blev den trufne Afgjørelse stadfæstet som behørig.	Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.	101	475
Nogle Sjøfolk sagsøger Skibets Fører med Paastand om Afmønstring m. m. paa Grund af Mishandling, som de paastaar at have været Gjenstand for. Retten finder ikke, at det dokumenterede Forhold kan betegnes som Mishandling og forkaster derfor Paastanden om Afmønstring.	Mandals Sjøret.	109	511

Kontraktsbrud.

Efterat Aftale var sluttet angaaende Befragtning af et rutegaaende Dampskib, forelagdes der Befragteren en skriftlig Kontrakt, som han imidlertid nægtede at underskrive, idet han ikke kunde godkjende den i samme anførte Tid for Lastningen m. m. Under en Sag, anlagt af Befragteren mod Rederiet

No. Side.

for Ikke-Opfyldelse af Kontrakten, antaget, at efter Omstændighederne ingen endelig Kontrakt var kommet istand.

6 26 Stavanger Sjøret.

Efter forudgaaende Forhandlinger mellem et Dampskibsselskabs Forretningsfører og et herværende Firmas Indehaver var der truffet følgende Aftale, at Firmaet forpligtede sig til at afskibe et vist Antal Tons Kaal med hvert af Selskabets herfra til New York afgaaende Skibe i et nærmere bestemt Tidsrum. Da Dampskibsselskabet imidlertid paa flere Rejser i dette Tidsrum havde medtaget Kaal fra en Aflader mere end af Indstævnte under Forhandlingerne forudsat, nægtede denne at afsende med Selskabets derefter først afgaaende Skib det aftalte Tonsantal Kaal.

I den Anledning anlagde Selskabet Sag mod Indstævnte til Betaling af Fragten for denne Rejse, og blev Indstævnte dømt, da det ikke under Sagen oplystes, at det under de stedfundne Forhandlinger maatte have staaet klart for Forretningsføreren, at Indstævnte var gaaet ud fra nævnte Forud-
33 145 sætning som en bestemt Betingelse. Danmarks Høiesteret.

Et Skib befragtedes til at føre en Ladning Sten i Blokke fra Røssesund paa Tjømø til Libau. Ifølge Certepartiet skulde Befragterne selv besørge Indlastningen, dog med Assistance af Skibets Mandskab og fri Brug af dets Wincher. Disse løftede indtil 2 Tons, men da der var Blokke paa op til 6 Tons, som skulde indlastes, opstod der Vanskeligheder med Hensyn til Indlastningen, idet Befragterne ingen Foranstaltninger havde truffet til Anbringelse af Hjælpeapparater for Indlastningen. Resultatet blev, at Skibet afseilede uden Last, og begge Parter sagsøgte derpaa hinanden for Brud paa Kontrakten, men frifandtes gjensidig for hinandens Tiltale, idet Retten fandt, at Skylden for, at Blokkene ikke blev indlastede, omtrent var ligestor paa
45 214 begge Sider. Norges Høiesteret.

Denne Sag angik Erstatning, fordi et Certeparti ikke blev opfyldt af Rederiet. Dette paaberaabte sig, at ingen Kontrakt var kommet istand, fordi Befragternes Accept formentlig ikke var indløbet i rette Tid. Certepartiet fastsatte Fragtens anslaaede Beløb som Bøde for Ikke-Opfyldelse af Certepartiet. Fragten ansloges af Befragterne til £ 130, men de forlangte kun £ 65 i Erstatning, fordi deres Tab ikke var større. Indstævnte paastod subsidiært, at Befragterne maatte bevise sit Tab trods nævnte Bestemmelse. Retten fandt, at en Kontrakt var kommet istand og tog Befragternes Paastand tilfølge, idet Retten formente, at den omtalte Klausul maatte anvendes efter sin Ordlyd. Stavanger Sjøret.

53 251

Enligt ett den 27 Februari 1897 dateradt certepartie, undertecknadt af Jens Meinich & Co. såsom ombud för firman J. Ringborg i Norrköping, uthyrde Aktieselskabet Dampskibet „Ran“ i Christiania sin ångare „Ran“ till firman J. Ringborg under 4 månader. Vid uppkommen tvist mellan rederiet och befraktaren i afseende å certepartiets innebörd och betydelse skulle samma tvist hänskjutas till afgörande af 3 personer i Stockholm, af hvilka parterna

skulle utse en hvar och den 3dje skulle utsees af de sålunda valde. I stämning å firman till Norrköpings Rådstufvurätt yrkade Aktieselskabet, att omförmälda certepartie måtte förklaras vara för firman bindande samt firman på grund af en i enlighet med sagda bestämmelse den 30 september 1897 af utsedde skiljemän meddelad skiljedom förpligtas till Aktieselskabet utgifva i skadestånd för kontraktsbrott £ 127.10 sh. Firman bestred att certepartiet vore för henne bindande, enär Jens Meinich & Co. vid undertecknandet öfverskridit sin befogenhet, hvarjemte fartyget icke aflemnats å utfäst tid. Rådstufvurätten förklarade i dom den 11 Oktober 1899, att det i certepartiet stadgade skiljeaftalet vore för firman bindande, och skulle firman ersätta Aktieselskabets rättegångskostnad med kr. 300.00. Göta Hofrätt har, med upphäfvanda af Rådstufvurättens dom, ogillat Aktieselkabets talan. enär det icke vore styrkt, vare sig att Jens Meinich & Co. egt bemyndigande af firman att afsluta ifrågakomna certepartie eller att firman derefter godkänt certepartiet. Aktieselskabet ålades ersätta firmans kostnader i målet med kr. 222.50.

Göta Hofrätt. 58 266

Modtagerne af en Skibsladning Byg, der paa Grund af Ladningens formentlig ukontraktsmæssige Størrelse paastod at have lidt et Tab, søgtes af vedkommende Skibs Fører til Betaling af dette Beløb, som blev deponeret indtil Sagens Afgjørelse. Ved Rettens Dom tilpligtedes Ladningsmodtagerne at betale dette, idet Retten blandt andet udtalte, at, ligesom Befragtningskontrakten ikke var afsluttet af dem, eller det var oplyst, at den var afsluttet paa deres Vegne, og ligesom de med Konnossementet kun havde faaet Afladerens Ret efter Befragtningskontrakten overtaget, forsaavidt angik den i Konnossementet ommeldte, i Skibet indtagne Ladning, saaledes havde de ikke godtgjort at have noget selvstændigt Krav paa Erstatning eller overhovedet at have lidt noget Tab ved Bortfragterens mulige Ikkeopfyldelse af Certepartiet. Aarhus Søret. 62 277

Et Seilskib befragtes for en Reise med Kortprops fra Kragerø for dermed at afreise i Februar Maaned 1897 direkte til West Hartlepool. Indladningen tilendebringes 26de Januar, Konnossementer undertegnes 8de Februar, og den 15de s. M. er Skibet seilklart. Den 27de Februar afgaar det under Slæb, men kan ikke komme tilsjøs paa Grund af kontrære Vinde. Den 6te Marts afseiler det og naar frem til Bestemmelsesstedet den 9de s. M. Kjøberne nægter imidlertid at modtage Lasten, fordi den efter Kjøbekontrakten skulde afskibes i Februar Maaned, og Befragteren (Sælgeren) sælger den derefter med Tab, for hvilket han sagsøger Rederen til Erstatning. Rederen frifindes imidlertid, idet Retten finder, at Skipperen dels paa Grund af Ishindringer og dels paa Grund af kontrære Vinde havde gyldig Grund til ikke at afseile før, og at han desuden efter Certepartiet selv havde Ret til at vælge Afgangsdag i Februar Maaned. Norges Høiesteret. 96 451

Leie af Skib.

Ved Salg af et Dampskib forbeholdt Sælgeren sig Leie af samme for et Tidsrum af 3 Aar i Maanederne 15de September til 15de April. Han næg-

No. Side.

tede imidlertid at betale Leien, fordi Dampskibet først var leveret ham den 29de September og desuden, efter hans Paastand, i ukontraktsmæssig Stand. Da han sagsøgtes til Betaling af Leien, anlagde han Kontrasøgsmaal med Paastand paa Leieforholdets Ophævelse og Erstatning for paastaaet Kontraktsbrud. Kontrasøgsmaalet blev imidlertid afvist ex officio, fordi Forligsmægling ikke var anstillet, og Leieren blev dømt til at betale Leien med forholdsmæssigt Fradrag for Tiden 15de—29de September, idet Retten fandt, at Skibet ikke havde været i ukontraktsmæssig Stand, og at Leveringen den 29de istedetfor den 15de September skyldtes den Omstændighed, at Parterne efter Kontraktens Afslutning havde truffet et andet Arrangement end oprindelig aftalt med Hensyn til Skibets Indredning, forsaavidt angik Lugarer etc. i Rummene under Dæk.

Christiania Sjøret.

14 53

Manglende Last.

Et Parti Mais i Sække oplossedes fra et Dampskib paa Bryggen, hvor det de nærmest følgende Dage afhentedes af Modtagernes Folk. Under Losningen toges Tallet af Toldvæsenet med det Resultat, at der af Partiets 1110 Sække manglede én. Modtagerens Kontorist talte Sækkene ved deres Bortkjørsel fra Kaien med det Resultat, at der manglede 57 Sække, men 10 af disse fandtes dog senere. Spørgsmaalet i nærværende Sag dreiede sig om Rederiets Ansvar for de 47 Sække. Retten ansaa Rederiet uansvarligt, idet Konnossementet bestemte, at Varerne lossedes strax ved Ankomsten, og at de da henlaa paa Bryggen for Eiernes Ansvar og Regning; men selv bortseet herfra fandt Retten, at Rederiet maatte være ansvarsfrit, fordi Varerne var afhentede af Modtagerne uden Henvendelse til Dampskibets Expeditører, af hvem Udleveringssedler burde have været erholdt.

Christianssands Sjøret.

52 245

Ved Udlosningen af en Ladning Korn, skibet løst i Rummet, befindes der at være Undervægt, for hvilken Modtagerne forlanger Erstatning. En Del af Undervægten forklares ved Tab under Reisen af Aarsager, hvorfor Rederiet ikke er ansvarligt, men om Aarsagen til den resterende Undervægt oplyses intet. Konnossementet er tegnet under Forbehold med Hensyn til Vægten. Retten finder, at Rederiet herefter intet Ansvar har for Undervægten. Bergens Sjøret.

98 465

Mærker paa Ladning.

I Henhold til en paa et Konnossement stemplet Klausul „not responsible for marks“ havde Skibets Fører ment sig berettiget til at levere de i Konnossementet nævnte „Bomuldsfrøkager i Sække“ uden Hensyn til Mærkerne, saa at vedkommende Konnossementshaver saavelsom de øvrige Modtagere af de i Skibet indladede Bomuldsfrøkager maatte modtage disse i Flæng uden Hensyn til Mærkerne, hvorimod samtlige Mod-

No. Side.

t a g e r e protesterede, idet de f o r l a n g t e, a t d e e n k e l t e P a r t i e r s k u l d e losses og s o r t e r e s i Land, hvis det ikke kunde ske fra Skibet, og at det saa ved Retssag skulde afgjøres, hvem der havde at bære Udgifterne derved: de enkelte Modtagere eller Skibet, hvad saa skete.

Retten frifandt vedkommende Konnossemtshaver, idet den udtalte, at den ovennævnte Klausul saameget mindre burde eller kunde forstaaes paa den af Skibets Fører hævdede Maade, som selve Konnossementet, der indeholder en klar Forpligtelse til at levere visse bestemte Varer fra en bestemt Aflader til Konnossementsindehaveren, derved i Virkeligheden vilde blive omtrent meningsløst eller dog selvmodsigende, idet Føreren derefter dog skulde være berettiget til i Stedet at levere denne ganske andre Varer, naar de blot vare af samme Benævnelse, ja endog Varer fra ganske andre Afladere end de opgivne.

Dissenterende Votum blev afgivet af 2 Voterende.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 80 345

Overliggedagsspørgsmaal.

Under en Sag, der var anlagt af et Dampskibsrederi mod en Ladningsmodtager til B e t a l i n g a f O v e r l i g g e d a g s p e n g e, fordi et bemeldte Rederi tilhørende Dampskib, fragtet til at indtage en Ladning Kul, ved Indladningen var bleven opholdt ca. 40 Timer udover den i vedkommende Certeparti vedtagne Ladetid, i hvilken Anledning Kapteinen efter Sagsøgerens Anbringende havde taget F o r b e h o l d p a a K o n n o s s e m e n t e t, der imidlertid ikke kom tilstede under Sagen, Indstævnte dømt til at betale de paastaaede Overliggedagspenge, idet det statueredes i Dommen, at han ikke under Sagen i r e t t e T i d havde benægtet, at der var taget Forbehold paa Konnossementet.

Kolding Søret. 2 11

I Anledning af, at et Parti Mel ved Udlosning i Regnveir fra et Dampskib (et Ruteskib) var bleven beskadiget, havde Ladningsmodtagerne, der havde protesteret mod denne Udlosning, anlagt Sag mod Skibets Rederi til Betaling af Erstatning for den lidte Skade.

Under Sagen frifandtes Skibets Rederi, idet dette maatte ansees berettiget til at lade Losningen foregaa uafbrudt uden Hensyn til Veiret, da Skibet ellers ikke kunde holde sine regelmæssige Ture, hvad ogsaa hjemledes ved en Paategning paa vedkommende Konnossement om, at Losning uafbrudt skulde finde Sted, og at Modtagerne var forpligtede til at tage mod Varerne, lige saa hurtig som disse fremkom. Sagsøgernes Paastand om, at denne Paategning kun skulde udtale, at Skibet ingen Liggedage skulde have, kunde ikke tages til Følge, da det allerede følger af Søloven, at dennes Regler om bestemte L i g g e d a g e i k k e g j æ l d e r R u t e s k i b e. Der skønnedes heller ikke at have paahvilet Skibet Pligt til ved særlige Foranstaltninger at skærme Melet.

Esbjerg & Skads Søret. 5 24

Ved Certeparti var det vedtaget, at et Skibs Ladning — Sten i Blokke — skulde losses med Kran og med Assistance af Skibets Besætning. Skibets

No. Side.

Losning paabegyndtes først 2½ Dag efter, at Skibet var losseklart, fordi der paa Lossestedet kun var en lille Kran ledig, som ikke kunde magte de større Sten over Halvdelen) og særlig ikke kunde løfte en stor Sten, der hindrede Adgangen til de mindre, hvorfor der maatte ventes, til en større Kran blev ledig.

Ansvaret for de paaløbne Overliggedage paalagdes
43 206 Ladningsmodtageren. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Genom stämning till Stockholms Rådstufvurätt hade firman Mackie & Co., såsom egare af ångaren „Daylesford", yrkat förpligtande för A. Johnson & Co. att utgifva £ 13.10, utgörande ersättning för 18 timmars öfverliggetid vid lossning i Stockholm af en från Burntisland ditförd last af stenkol, hvilken enligt certepartiets bestämmelser skulle lossas af emottagarens folk. Rådstufvurätten dömde A. Johnson & Co. att utgifva omstämda beloppet jemte 5 % ränta samt att ersätta Mackie & Co.s rättegångskostnader med kr. 235,00. Såväl Svea Hofrätt som Kongl. Majt. stadfäste Rådstufvurättens dom, och ålades A. Johnson & Co. att godtgöra Mackie & Co.s kostnader å saken i Hofrätten med kr. 40,00 och hos Kongl. Majt. med kr. 100,00
60 270 förutom domslösen. Sveriges Høiesteret.

Et Skib, befragtet at indlaste efter Befragterens Bekvemmelighed med Afgang senest 10de Marts, meldes lasteklart 3die Februar, men tilendebringer Lastningen først 19de Marts. Rederiet kræver Liggedagspenge for 9 Dage og tilkjendes saadanne, idet Retten finder, at Befragteren, der i Februar kun leverede Last for 6 Dage, ikke har benyttet Lastetiden ordentlig, uagtet Skibet, hvis Lastedage efter Loven er 12, havde erholdt Last nogenlunde regelmæssig fra 1ste Marts af, og Lastningen efter denne Tid var forsinket, fordi Skib og Last ikke passede for hinanden. I Henhold til en tidligere Høiesteretsdom forkaster Retten en Frifindelsespaastand, bygget paa Certepartiklausulen: „For alle Krav — — paa Liggedagspenge — — har Føreren at holde sig til Ladningen og Modtagerne, og ikke tll Afladeren, hvis Ansvarlighed ophører, saasnart Ladning er skibet". Kapteinen havde optaget Protest 19de Marts men ikke tegnet Forbehold om Liggedagspenge
67 292 paa Konnossementerne. Christiania Sjøret

Et Kulcerteparti giver et Skib en Ladetid af 5 Kulværksarbejdsdage og derpaa 10 Overliggedage. Lastningen skulde ske „paa sædvanlig Maade efter Tur" og Ladedagene skulde begynde fra det Øjeblik, Skibet var klart ved passende Ladeplads. Skibsføreren meldte sig hos Befragternes Agenter 25de Oktober, fik Ladekort, slæbtes op til Bøjen ved vedkommende Mines „Spout" og meldte sig hos Minens „Staithman" ladeklar 27de Oktober. Første Arbeidsdag derefter var Mandag den 30te Oktober, men Skibet kom først under Spouten og fik ladet 13de November. Befragterne nægtede at betale Overliggedagspenge under Anførsel af, at Føreren ikke efter den danske Sølovs § 114 havde opfordret Befragterne til at anvise ham Ladeplads, og ikke efter § 118 meldt dem, at han var klar til at laste. Ligeledes paastod Befragterne, at Liggedagene først kunde regnes fra det Øjeblik, Skibet var kommet under Spouten, idet

dette var rette Ladeplads. Samtlige Indsigelser forkastedes af Retten, som kjendte Skibsføreren berettiget til de forlangte Overliggedagspenge for 10 Dage. Dommen berører ikke Spørgsmaalet, om Skibet blev forbigaaet i Tur under Spouten paa Grund af Forsømmelighed fra Befragternes Side med at have Lasten parat. Faaborg Sjøret. 68 299

Et Skibs *Liggetid* i Certiparti fastsat til „48 colliery working hours" og „as per usual colliery guarantee". Skibet var efter Certipartiet kalkuleret at være paa Ladestedet i Slutten af November eller første Halvdel af December. Befragteren betinger Tørn fra 7de December af, men Skibet ankommer først 23de December og kommer ikke paa Tørn før 3die Januar, da det lastes. Skibet sagsøger Befragteren til at betale Overliggedagspenge; men Befragteren frifindes, idet han ansees berettiget til i ethvert Fald at betinge Tørn for Indlastning under „colliery guarantee" fra 16de December af, og da Kulminegarantiet — for Tilfælde af for sen Ankomst til Lasteplads — betinger 12 Timers Tillæg til Certepartiets Lastetid + et videre Tillæg af 6 Timer for hver 24 Timer, Skibet er forsinket, var der ved Skibets Ankomst allerede paaløbet 126 Timers Tillæg, og inden Udløbet af denne Tid og Certepartiets 48 Lastetimer var Lastningen tilendebragt.

Bergens Sjøret. 73 321

Under et Dampskibs Losning i Kjøbenhavns Frihavn, i hvilken vedkommende Skib var gaaet efter den største Ladningsmodtagers Forlangende — Losningen der er forbeholdt Selskabet — blev Losningen afbrudt ved en *Streike af Havnearbeiderne*, som besørger alt Losningsarbeide for Frihavnsselskabet; herved blev Skibets Losning, der skulde have været tilendebragt 22. Marts, først sluttet 8. April. Skibets Fører anlagde Sag mod Frihavnsselskabet til Betaling af Godtgjørelse herfor, og blev dette dømt. I Dommen udtales, at Frihavnsselskabet ikke kunde fritages for at bære Tabet ved Skibets forsinkede Losning, fordi en *Streike overhovedet ikke kan ansees som en saadan ganske uforudseelig, uovervindelig Hindring (force majeure, vis major)*, at den ene Part i et gjensidigt Forhold, for hvem Streiken indtræffer, skulde blot paa Grund af samme uden enten særlig Bestemmelse i Lovgivningen eller særlig Overenskomst kunne frigjøre sig for det ham ellers overfor den anden Part paahvilende Ansvar og for det derved opstaaende Tab overfor Modparten.

Der afgaves dissenterende Votum af 2 af de voterende.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 81 353

Bestemmelsen i et Certeparti om, at et Dampskibs Ladning (Kul) skulde losses i 3 *Arbeidsdage* („working days") forstaaet saaledes, at Losningen blev at besørge i 3 Dage, saaledes at der paa disse 3 Dage arbejdedes fuldt ud i den efter Aarstiden m. m. sædvanlige Arbeidstid. Losningen af Skibet, der var meldt losseklart den 2den October 1899 om Eftermiddagen Kl. $6^3/_4$, skulde efter Certepartiet besørges af Modtagerens Folk; den paabegyndtes næste Formiddag Kl. ca. 9, idet først ved den Tid de fornødne Stilladser vare blevne anbragte, og sluttedes den 6te Oktober Kl. ca. $9^3/_4$ Formiddag.

No. Side.

Efter Skibets Paastand skyldtes denne Forsinkelse (den burde være begyndt den 3die Kl. 6 Morgen og altsaa være sluttet den 5te om Aftenen) Ladningsmodtageren, og heri gav Retten Skibet Medhold.

89 397 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Et Skib befragtes til at laste i 3 østnorske Havne med to Lastepladse i Fredrikshald eller Fredriksstad; det laster i Kjøgesund, Fredrikshald og Fredriksstad og gaar derefter til Christiania, hvor Restladningen indtages. Rederiet fordrer imidlertid Extrafragt for den i Christiania indtagne Last og faar heri Medhold af Høiesteret, fordi Kjøgesund ligger udenfor Fredriksstad Havnedistrikt. Certepartiets Bestemmelse om, at Lastningen skal ske i almindelige Dampskibsarbeidstimer, saa hurtig som Dampskibet kan modtage og omsorgsfuldt stuve Lasten, antages at maatte opfattes som en Skjærpelse i Befragternes Ansvar for Overliggedage, saaledes at Skibet kommer paa Overliggedage ikke alene naar de i Sjøfartsloven bestemte Liggedage (i nærværende Tilfælde 4) er gaaet, men selv ved den mindste Stopning i at levere Last i almin-

95 433 delige Dampskibsarbeidstimer. Norges Høiesteret.

En Ladning skal losses til samme Modtager i 3 forskjellige Havne. Der er ialt 4 Liggedage, som Retten fordeler paa de 3 Steder, saaledes at der falder en Dag paa den første Plads. Denne ene Dag var en Fredag, og Losningen paa dette Sted skulde altsaa have været fuldendt denne Dag. Grundet paa Strid med Modtageren om Lossestedet tilendebringes Losningen paa første Sted imidlertid først den følgende Onsdag. Retten tilkjender bl. a. Skipperen Liggedagspenge for Lørdag og følgende Dage inklusive Onsdag og regner altsaa Overliggedagene at begynde allerede om Lørdagen, skjønt der da endnu var 3 Liggedage tilbage (nemlig for de to resterende Lossepladse). Hvor lang Tid Losningen tog paa de to andre Lossepladse omtales ikke i

107 497 Dommen. Christianssands Sjøret.

Et Skib befragtes for en Reise med Kul fra Greenock til Christiania. Lasten skulde indtages i 8 Dage „as per colliery guarantee". Konnossementer undertegnes med Forbehold af et Krav paa Erstatning for 10 Overliggedage. Beløbet deponeres af Afskiberne hos det Mæglerfirma, der havde sluttet Fragten, men der nedlægges af Afskiberne Forbud mod dets Udbetaling. I den derpaa følgende Retssag tilkjender Retten Rederiet en Del af de deponerede Liggedagspenge, idet Retten finder, at Ordene „as per colliery guarantee" ikke kan frakjendes enhver Betydning, skjønt Kulminegarantier ikke udstedes af skotske Kulmineeiere og faktisk noget saadant Garanti heller ikke var udstedt i foreliggende Tilfælde, men at de i engelske Kulminegarantier almindelig forekommende Forbehold maatte

108 502 ansees tagne. Christiania Sjøret.

Et Parti Kul og Cokes sælges til Fyrvæsenet i Norge at leveres frit iland paa Ryvingens Brygge. Til Opfyldelse af denne Kontrakt befragter Sælgeren flere Smaaskibe. Et af disse ankommer til nærmeste sikre Havn, hvorfra Skipperen melder sig rede til at losse. Da imidlertid ikke flere

Skibe kan losse samtidig ved Ryvingens Brygge, og da denne var optaget af et andet Fartøi, kunde førstnævnte Skib først senere komme ind til Bryggen. Retten antager imidlertid, at Liggedagene maa løbe ogsaa de Dage, da der ventes paa Tørn. Da Lasten skulde leveres frit paa Bryggen, antages Sælgeren (Befragteren) at maatte ansees som Ladningsmodtager og altsaa personlig ansvarlig for Liggedagspenge. I Overliggedagene medregner Retten kun de Dage, da Veiret tillod Losning, hvorimod der for det yderligere Ophold beregnes Erstatning for løbende Dage. Mandal Sjøret. 117 533

Sammenstød og Paadrivning.

Et Dampskib overseilede en Vintereftermiddag i tæt Taage et Seilskib, der laa tilankers paa Christiania ydre Havn. Seilskibets Rederi sagsøgte Dampskibets Rederi til Betaling af derved foraarsaget Skade og Tab og vandt Sagen, idet Retten fandt, at Skylden alene paahvilede Dampskibet, fordi det i Kollisionsøieblikket havde en Fart af 5 Mil, hvilket Retten ikke ansaa for at være moderat Fart, som foreskrevet i norsk Plakat af 16de Januar 1897 § 16, naar hensaaes til, at Skibet befandt sig i en Havn, hvor der er megen Passage, og hvor det maatte være forberedt paa at træffe opankrede Fartøier. Det oplystes under Sagen, at man ombord paa Seilskibet før Kollisionen kun havde ringet med Klokken omtrent hvert andet Minut, medens nævnte Plakats § 15 foreskriver Ringning mindst hvert Minut, men Retten fandt ikke i det foreliggende Tilfælde at burde tillægge dette nogen Betydning, fordi der blev ringet med Klokken det sidste eller næstsidste Minut før Sammenstødet, og det med den stærke Fart, Dampskibet havde, var uantageligt, at en hyppigere Brug af Klokken vilde have forebygget Sammenstødet. Erstatning for Tidstab blev ikke tilkjendt, fordi det ikke blev bevist, at Seilskibet vilde have havt nogen Fortjeneste i Reparationstiden, medens det tvertimod var paa det Rene, at det paa Sammenstødstiden ikke var befragtet. Christiania Sjøret. 19 81

Natten till den 31 Augusti 1897 hade skonerten „Caroline Augusta", tillhörig svaranden, blifvit vid Skagens fyr påseglad af den af käranden förda ångaren „Santurce". Skonerten blef svårt skadad, indförd till Fredrikshavn, der den sedermera befanns icke vara iståndsättlig. I likhet med Stockholms Rådstufvurätt och Svea Hofrätt dömde Kongl. Maj:t „Santurce"s kapten att med fartyg och frakt till rederiet för „Caroline Augusta" utgifva skadestånd jemte ränta och rättegångskostnader. Sveriges Høiesteret. 30 134

Den 5 September 1894 på aftonen sammanstötte ångaren „Schweden" med den Kgl. Flottan tillhörande kanonbåten „Skuld", som låg förankrad i Stockholms skärgård, dervid tillfogande kanonbåten skador till belopp af K:r 3417,47, hvilket belopp Kgl. Maj:t och Kronan, som påstått att sammanstötningen förorsakats genom försummelse å „Schweden"s sida, yrkat att af denna ångares rederi utbekomma. Genom dom den 2 November 1895 frikände Stockholms Rådstufvurätt „Schweden", enär dess befälhafvare icke kunde anses vållande till sammanstötningen;

No. Side.

Svea Hofrätt och Kongl. Maj:t fastställde domen samt ålade Kongl. Maj:t och Kronan att ersätta „Schweden" kostnader å saken i Hofrätten och hos
31 138 Kongl. Maj:t. Sveriges Høiesteret.

Under en østlig Storm 19de Oktober 1898, da en Skonnert og en Brig laa til Ankers vest for Øen Inch Keith, sprang om Morgenen Kl. 2 Briggens Styrbords Ankerkjæde samtidig med Rorkjæden og en Blok m. m., hvorved Briggen kom i Drift og ved den østlige Storm drev ned paa Skonnerten, tørnede mod den og tilføjede den betydelig Skade. Under den af Skonnertens Rederi mod Briggens Rederi til Betaling af denne Skade anlagte Sag blev sidstnævnte dømt, idet Retten statuerede, at Grunden til, at Briggen kom i Drift, maatte antages at hidrøre fra, dels at Briggens Ankerkjæder ikke forinden vare stukne paa Tamp, dels at de m. m. maaske ikke havde været tilstrækkelig stærke, hvorhos det ikke kunde antages, at det vilde have hjulpet til at forhindre eller formindske Sammenstødet eller dets Følger, om Skonnerten, der havde begge sine Ankerkjæder paa Tamp, havde lagt sit Ror i Borde eller havde gjort
35 152 sine Braser løs. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

En Jagt, der under en opkommet Storm var drevet ned paa en anden Jagt og havde foraarsaget denne Skade anset pligtig at erstatte Skaden, fordi dens Fortøiningsgods ikke havde været forsvarligt.
46 217 Norges Høiesteret.

Et Skruedampskib paa Slæb af en Bugserbaad var umiddelbart efter Passage igjennem Knippelsbro i Kjøbenhavn nordfra tørnet med sin Bagbords Bov mod en Pram, der laa fortøjet paa Sydostsiden af Broen udenfor en Jernlægter, hvorved nævnte Pram beskadigedes saaledes, at den blev kondemneret. Den Søassuranceforening, hvori Prammen var forsikret, udbetalte en Erstatning af Kr. 5 023.91, til hvilket Beløbs Betaling Foreningen nu søgte ovennævnte Dampskib ved Rhederiets herværende Repræsentant. Ved Rettens Dom statueredes, at Skibet, da det opdagede den omtalte Pram, burde have ladet Styrbords Anker falde og ikke, som sket, Bagbords Anker, hvorved Skaden sandsynligt vilde være bleven mindre — den Omstændighed, at Slæbetrossen sprang umiddelbart før Sammenstødet, antages ikke at have medvirket til Sammenstødet — og under Hensyn til det anførte dømtes Dampskibet i Henhold til Sølovens § 220, 2det Stykke, til at betale Sagsøgeren henimod $^{1}/_{3}$ af Skaden, nemlig Kr. 1 600.00, idet det samtidig udtaltes i Dommen, at det, under Hensyn til Forholdene paa det paagjældende Sted, maatte ansees for saa uforsigtigt at fortøje et Fartøj udenfor et andet, at det paagjældende Fartøj selv havde maattet bære Beskadigelsen, hvis ovennævnte Fejl fra Dampskibets Side ikke var bleven
51 241 begaaet. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

I Anledning af et i Taage sket Sammenstød mellem et norsk og et dansk Dampskib, ved hvilket begge Skibe led Skade, havde de sagsøgt hinanden til Betaling af den af hver især lidte Skade. Det norske Skibs samlede Skade var opgjort til 1975 Kr. 66 Øre og det danskes til 3287 Kr. og 08 Øre.

Ved Rettens Dom blev, idet *Sølovens § 220, 2det Stykke* bragtes til Anvendelse, det danske Skib dømt til at betale det norske 1000 Kr. Det danske Skib fandtes nemlig at have havt en *overveiende Del i Skylden* for det skete Sammenstød, da det maatte siges i Strid med Forskrifterne i Artikel 16 i de internationale Søveisregler at have gaaet frem med for stor Fart i den nærmeste Tid før Sammenstødet, men det norske Skib var ikke uden Skyld, da det maatte bebreides samme, at det i det Øieblik, Sammenstødet skete, lagde sit Ror haardt Bagbord.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 61 273

En Jagt seiler ud af et snevert Sund og foraarsager under Udseilingen Skade paa en Skøite, der laa fortøiet med Fæstigheder iland. Skøiten sagsøger Jagten til Betaling af den Skade, den led ved *Paaseilingen*, og Retten tager Skøitens Paastand tilfølge, idet den finder, at Skylden for Sammenstødet alene hviler paa Jagten; naar denne, som den gjorde, vilde benytte Farvandet mellem Skøiten og Landet, hvortil Skøiten var fortøiet, burde den itide have varslet Skøiten, saa at den kunde have slakket sine Fortøininger, hvorved Paaseilingen vilde have været forebygget. Skøiten var fortøiet efter Anvisning af den dertil kompetente Myndighed paa Stedet, og der var intet iveien for, at Jagten kunde have fulgt Farvandet agtenom Skøiten, ligesom andre udseilende Skibe havde gjort.
Christianssunds Sjøret. 84 369

To Seilskibe, det ene seilende Bidevind for Styrbordshalser, det andet Bidevind for Bagbordshalser, *kolliderer*. Førstnævnte sagsøger sidstnævnte paastaaende, at det efter Sjøveisreglerne skulde gaa afveien. Retten finder, at Kollisionen skyldes en ulykkelig Hændelse, begrundet i det usigtbare Veir, som var en nødvendig Følge af det ved Leiligheden herskende Snetykke, ledsaget af Storm, Lyn og Torden, og frifinder derfor Indstævnte i Henhold til *Sjøfartslovens § 221*. Christiania Sjøret. 86 379

To Seilskibe, det ene seilende Bidevind for Styrbordshalser, det andet Bidevind for Bagbordshalser, *kolliderer* en mørk Vintermorgen, med svært Hav, regntyk Luft og Regnbyger. De sagsøger gjensidig hinanden til Erstatning for den ved Kollisionen lidte Skade, men Retten finder, at det ikke er godtgjort, at Sammenstødet er foraarsaget ved Skyld fra nogen af Siderne, hvorfor Parterne frifindes for hinandens Tiltale i Henhold til *Sjøfartslovens § 221*. Christiania Sjøret. 87 385

Under Fortøiningen kommer et Dampskib i *Kollision* med en Skude, der laa fortøiet i Nærheden, med den Følge, at Skuden bliver læk og senere synker. Dampskibets Rederi sagsøges til Erstatning for det derved forvoldte Tab, men Retten finder, under Dissens, at der ikke var ført Bevis for, at der fra Dampskibets Side skulde være udvist nogen Mangel paa Forsigtighed eller overhovedet Feil i Manøvreringen. Bergens Sjøret. 91 407

Den af käranden förda galeasen „Vandringsman“ *sammanstötte* i Göta elf med ångfartyget „Ida“, fördt af sjökaptenen J. S. Fröjdendahl, med

No. Sida.

den påföljd, att galeasen skjönk. Galeasen bergades sedermera jemte innehafvande last och infördes till Göteborg. Käranden instämde svaranden till Göteborgs Rådstufvurätt med yrkande om ersättning, enär sammanstötningen vållats uteslutande genom felaktig manöver å ångaren „Ida"s sida. Svaranden bestred käromålet. Rådstufvurätten ansåg ångaren ensam vållande till sammanstötningen och dömde dess rederi att till käranden, för egen del och i hans egenskap af representant för rederiet och för egarne af lasten, utgifva
104 487 tillsammans 5496 kronor jemte ränta. Göteborgs Rådstufvurätt.

Sedan Brunk, såsom befälhafvare å jakten „Theodor", till Rådstufvurätten i Sundsvall instämt Carlsson, såsom befälhafvare å briggen „Emma", med yrkande om ersättning för genom kollision jakten „Theodor" och dess last tillfogad skada äfvensom för kostnader i följd af sammanstötningen, tillsammans 8605 kronor 23 öre, och Rådstufvurätten genom utslag den 31 December 1898 förklarat briggen „Emma" ensam vållande till sammanstötningen och fördenskull förpligtat Carlsson att till Brunk utgifva nämnda belopp jemte 5 % ränta och rättegångskostnader med 200 kronor samt Svea Hofrätt, efter af Carlsson anfördt vad, genom dom den 30 Juni 1899 ej funnit skäl att i Rådstufvurättens utslag göra annan ändring än att, då Brunk ej fordrat ränta, Carlsson befriades från skyldighet att utgifva ränta, blef Hofrättens dom af Kongl. Majt. fastställd och Carlsson förpligtad ersätta Brunks kostnader å saken hos Kongl. Majt. med 100 kronor.

105 491 Sveriges Høiestetet.

Sjöpant.

Sedan mellan käranden och en skeppsklarerare i Oscarshamn, såsom ombud för befälhavaren å derstädes hemmahörande skonerten „Carl", aftal träffats om befraktande af sagda fartyg, läto gode männen i rederiets till konkurs afträdda bo å offentlig auktion försälja fartyget, som dervid inropades af svaranden. Som fraktaftalet ej blef uppfyldt, yrkade käranden i stämning å svaranden att denne måtte åläggas utgifva ersättning enligt certeparti med det beräknade fraktbeloppet.

Käromålet ogillades, enär panträtt i fartyget ej tillkom omstämda fordringen, som grundade sig på ett af befälhafvaren i fartygets hemort utan särskildt bemyndigande slutet certeparti samt fartyget sålts fritt från förbindelser.

17 73 Göta Hofrätt.

Å slupen „Näsby", hemmahörande i Näsby, hade käranden, utöfver med svaranden träffadt aftal om reparation af slupen, med befälhafvaren å samma, skepparen E. Berggren, träffat öfverenskommelse om åtskilliga reparationsarbeten. Käranden yrkade genom stämning till Rådstufvurätten i Mariefred att svaranden måtte förpligtas utgifva ersättning för sistberörda arbeten med 1429 kronor 47 öre. Rådstufvurätten afslog yrkandet på den grund, bland annat, att fartyget befunnit sig å hemorten och befälhafvaren följaktligen icke varit berättigad ingå aftal af ifrågavarande beskaffenhet.

No. Side.

Hofrätten fastställde det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit, enär fordringen icke blifvit genom stämning sökt hos käranden inom ett år efter det fordringen förföll till betalning. Kongl. Majt. fastställde Hofrättens dom. Sveriges Høiesteret. 116 531

Skade paa leiet Fartøi.

Indstævnte havde af Citanten leiet en Skude, som han lastede med Linfrø, der oplossedes fra et Dampskib, ved Siden af hvilket bemeldte Skude laa fortøiet. Om Natten sank Skuden, men optoges senere, og dens Eier (Citanten) forlangte af Leieren Erstatning for den Skade, der var paaført Skuden, ved at den gik tilbunds. Citanten blev ved Dommen tilkjendt Erstatning, idet Retten gik ud fra, at Uheldet ikke var at tilskrive nogen Feil eller Mangel ved Skuden, og at det maatte paahvile Leietageren at paavise en antagelig og ham utilregnelig Grund til det indtrufne Uheld, hvilket Leietageren ikke havde været istand til. Bergens Sjøret. 13 49

Eieren af en Skude, som var udleiet for deri midlertidig at oplosse Kis fra en Damper, der havde lidt Havari og skulde repareres, tilkjendtes Erstatning for Tab af Skuden, idet den var sunket og brækket over efterat være lastet med Kis, fordi Lastningen var foregaaet paa en uforsvarlig Maade. Erstatning tilkjendtes af nævnte Grund, skjønt begge Rettens sjøkyndige Medlemmer ansaa den sunkne Skude for uskikket til at lastes med en saa tung Vare som Kis. Bergens Sjøret. 49 232

Skade paa Person.

Et Rederi kjendt ansvarlig efter den norske Sjølovs § 8 for den en Passager paaførte Legemsbeskadigelse ved, at et aabentstaaende Skylightlaag faldt ned paa hans Haand og ødelagte 2 Fingre, idet Retten fandt, at Skibets Maskinist havde handlet uagtsomt ved, da han satte Laaget op, ikke at skrue Løftestangen fast, men blot stille den løst under Laaget. Christiania Sjøret 76 329

Slæbebaades Ansvar.

Under Slæbning stødte en Jagt og sank kort efter. Jagtens Eier tilkjendtes Erstatning efter Skjøn hos Slæbebaadens Rederi, idet Retten efter det under Vidneforklaringerne oplyste maatte antage, at Ulykken skyldtes den Omstændighed, at man ombord i Slæbebaaden havde undladt at følge den sædvanlige Farled og derved var kommet ind i urent og ukjendt Farvand, hvor Ulykken skete. Bergens Sjøret. 12 46

No. Side.

Under Slæbning fra Fredriksstad til Christiania grundstødte den slæbte Lægter med den Følge, at Lægteren blev Vrag og Størstedelen af den ombordværende Ladning gik tabt. Under den mod Slæbebaaden af Lægterens og Ladningens Eiere anlagte Sag frikjendtes Slæbebaaden, idet Retten fandt, at der var udvist Uagtsomhed paa begge Sider. Retten udtalte, at naar en Lægter, der er bemandet og styres ved eget Ror, slæbes, kan der, udenfor særlig Aftale, ikke stilles større Fordringer til Slæbebaaden med Hensyn til Agtpaagivenhed, Manøvredygtighed og Kjendskab til vedkommende Farvand, end der maa kræves hos Mandskabet paa det bugserede Fartøi.

25 113 Fredriksstad Sjøret.

Under Bugsering fra Fredriksstad til Christiania stødte en murstenslastet Lægter paa Grund i Gulholmsundet og blev læk. For den herved forvoldte Skade sagsøgte Lægterens Eier Bugserbaadens Reder, som ved Høiesteret blev dømt til at erstatte Skaden, idet Høiesteret ansaa det bragt paa det Rene under Sagen, at det ved Bugsering af Lægtere i Christianiafjorden er fast Kutyme, at Ansvaret for, at der styres rigtig Kurs, regelmæssig paahviler Bugserbaaden, naar ikke Lægterens Mandskab ved egen Forsømme-
44 209 lighed er Skyld i Ulykken. Norges Høiesteret.

Straffesager.

Nogle Fiskere var sat under Tiltale til Fældelse efter Sjøfartslovens § 303, 2det Stykke, for Ulydighed mod Skøitens Fører. Ved Meddomsrettens Dom var Tiltalte frifundne, idet Retten fandt, at Vedkommendes Forhold ikke kunde betragtes som et Hyreforhold, der faldt ind under Sjøfartsloven. Høiesteret kom imidlertid til det modsatte Resultat, idet Forholdet vistnok var saa, at Fiskerne efter Kontrakten var interesserede i Expeditionens Resultat, idet Godtgjørelsen for deres Arbeide var ansat til en vis Andel i Udbyttet, men efter Høiesterets Mening berettigede dette ikke til den Opfatning, at Kontrakten alene skulde være en Interessentskabskontrakt. Forholdet maatte opfattes som en Hyrekontrakt med en eiendommelig Fastsættelse af Hyren, og Sjøfartslovens Bestemmelser maatte ansees anvendelige paa den. Norges Høiesteret.

36 156

Den 8 Maj 1897 sammanstötte å Stockholms ström ångslupen „Frigg", förd af Henriksson, och bogserångaren „Tekla", förd af Ångslupsbefälhafvaren Johan Andersson. Å tjenstens vägnar yrkade Stadsfiskalen ansvar å Henriksson och Andersson såsom hvar för sig genom vårdslöshet och försummelse vållande till sammanstötningen. I Stadsfiskalens ansvarsyrkande mot Andersson instämde Stockholms Ångslups Aktiebolag, som fordrade ersättning för kostnaderna å målet. Stockholms Rådstufvurätt förklarade genom utslag såväl Henriksson som Andersson hafva varit genom oförsigtighet och försumlighet vållande till sammanstötningen och dömde dem att böta kr. 30 hvardera samt utgifva vittnesersättning; men skulle bolaget vidkännas sina kostnader å målet. Svea Hofrätt, der Henriksson, Andersson och bolaget besvärat sig, upptog ikke

No. Side.

Anderssons besvär till pröfning og fann beträffande Henrikssons och bolagets besvär ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag. Kongl. Majt. stadfäste Hofrättens utslag. Sveriges Høiesteret. 66 289

2 Fyrbødere, der paa et Forhyringskontor havde erklæret sig villige til at lade sig forhyre med et Dampskib og i den Anledning afleveret deres Søfartsbøger til Forhyringsagenten samt efter Aftale havde indfundet sig samme Dag paa det herværende Mönstringskontor for at blive paamønstrede, nægtede nu at underskrive deres Navne paa Bemandingslisten, idet de erklærede ikke at ville gaa med Skibet, hvad der efter deres Forklaring var bevirket ved, at de troede at have opdaget, at en tredie Fyrbøder, der ogsaa havde ladet sig forhyre med samme Skib, ikke var Medlem af Fyrbødernes Forbund. I denne Anledning bleve de under en paa Begæring af vedkommende Skibs Rederi anlagt offentlig Sag ansete efter Sølovens § 297 med Straf af Bøde, stor 40 Kr., for hver især. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 102 478

En Skibsfører og en Styrmand paa et Dampskib ansete med Bøder for Overtrædelse henholdsvis af Sølovens § 293 og § 306 i Anledning af, at de havde forvexlet Falsterbo faste Fyr med Falsterbo Fyrskib, hvilken Forvexling foranledigede, at Skibet grundstødte.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 118 541

Udlevering af Gods til urette Vedkommende.

Handlanden Salomon Hindin, som befraktat sökandens ångfartyg „Bjälbo", förd af Kapten Sohlgren, för öfverförande från Riga till Hjo af en last aspvirke och dervid uppgifvit svaranden såsom lastemottagare, hade genom högsta domstolen i St. Petersburg utslag förklarats berättigad, såsom innehafvare af konnossementet, att af Kapten Sohlgren, hvilken till svaranden utlemnat lasten, utan att denne företett konnossement, utbekomma lastens värde jemte ränta och rättegångskostnader. Som sökanden sålunda ansåg sig hafva förvärfvat Hindins rätt att af svaranden erhålla lastens värde, yrkade sökanden vid Göteborgs Rådstufvurätt, att svaranden måtte åläggas återgälda hvad sökanden sålunda nödgats utgifva jemte sökandens egna rättegångskostnader i Ryssland. Rådstufvurätten biföll käromålet så till vida, att svaranden ålades utgifva endast lastens värde jemte ränta, och blefvo rättegångskostnaderna i Rådstufvurätten qvittade. Hofrätten ogillade Rådstufvurättens dom och förpligtade sökanden ersätta motpartens kostnader i Rådstufvurätten med Kr. 254. Kongl. Majt. fastställde Hofrättens dom och ålade sökanden ersätta svarandens kostnader å saken hos Kongl. Majt. med Kr. 100 jemte domslösen. Sveriges Høiesteret. 63 280

En Mand, der har bestilt et Parti Hvedemel fra Amerika, faar ved en Feiltagelse udleveret uden Konnossement et andet Parti af samme Størrelse og samme Mærke, bestemt for et andet Firma. Nogle Dage efter kommer hans Parti, som han ogsaa beholder uden at underrette Dampskibsexpeditøren, idet han tror, at dette

No. Side.

sidste Parti er et tredie, som han ogsaa havde bestilt, rigtignok af et andet Mærke. Dampskibsselskabet er blevet dømt til at erstatte de rette Destinatorer til det første Parti deres Tab og søger og faar sig tilkjendt Refusion hos den urette Modtager, idet det ansees for at maatte tilregnes ham som Uagtsomhed, at han ikke, da han fik Parti No. 2, undersøgte Sammenhængen og strax underrettede Dampskibsexpeditøren, hvorved Feiltagelsen vilde være blevet opklaret og berigtiget. Derimod forkaster Retten den Paastand, at Modtagelsen af en Vare, der udleveres uden Konnossement skal ansees som indeholdende en stiltiende Garanti for, at Konnossement senere vil blive
75 325 præsteret. Bergens Sjøret.

Usjødygtighed ved Reisens Begyndelse.

Under Indtagningen af en Islast viste Skibet, der netop havde undergaaet en større ovenbords Reparation, sig at være meget læk, hvorom ogsaa Kapteinen underrettede Befragteren. Da imidlertid Lækagen af en eller anden Grund syntes at aftage noget under Lastningen, blev den hele Last indtaget, men Skibet kom senere paa Grund under Slæbning fra Lastepladsen, og efter afholdt Besigtelse blev Ladningen oplosset og solgt ved Auktion. For det herved opstaaede Tab sagsøgte Befragteren Rederiet, og Sjøretten afsagde Dom mod Rederiet, idet Retten efter det under Sagen oplyste, fandt, at Skibet havde været usjødygtigt allerede ved Lastningens Begyndelse, uden at Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 142 andet Stykke efter Omstændighederne kunde befri Rederiet
48 225 for Ansvar. Christiania Sjøret.

Vidnespørgsmaal.

Til Brug under en Sag i Anledning af et i Juli 1897 stedfundet Sammenstød mellem en norsk Skonnert og et russisk Orlogsskib var en Premierløjtnant i den danske Flaade, der havde tjent i den russiske Marine og været ombord i ovennævnte russiske Skib ved Sammenstødet, begært afhørt som Vidne, men havde han protesteret mod at besvare de ham forelagte Spørgsmaal, da det formentlig vilde stride mod de Pligter og Hensyn, som maatte paahvile ham som forhenværende russisk Officer. Ved Rettens Kendelse fritoges han for at besvare et af de forelagte Spørgsmaal, som skønnedes kun at kunne besvares ved Meddelelse om, hvad han havde erfaret i Embedsmedfør og som Embedshemmelighed, medens han tilpligtedes at besvare de øvrige Spørgsmaal.
54 254 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Den i nærværende Samling No. 16 optagne Kjendelse, afsagt af Sø- og Handelsretten den 6te Juni 1900, blev af Vidnet, Premierlieutenant Mygind, indanket for Højesteret.
110 513 Danmarks Høiesteret.

Sagregister.

Fortegnelse over de i Dommene citerede Paragrafer i Sjøfartsloven m. m.

Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere.

H.R.adv., H.R.sgfr., O.R.sgfr., Sgfr., v. H. og Hn. betyder henholdsvis Høiesteretsadvokat, Høiesteretssagfører, Overretssagfører, Sagfører, vice Häradshöfding og Hofrättsnotarie.

Fortegnelse over Sagernes Parter.

Fortegnelse over Domstolene.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn

No. 1	Aargang I	1900

1.

Dom, afsagt af Grimstad faste Sjøret den 15. Januar 1900.

Trondhjems Dampskibsselskab
(O.R.sagf. Buaas & Bauck)
mod
Dampskibsassuranceforeningen „Nora“
(O.R.sagf. H. Spangelo)

Et Dampskib stødte under stærk Snetykke og høi Sjø ved Hesteskjærs Fyr paa Hudstadviken og sank. Det havde ikke Lods ombord, idet anden Styrmand fungerede som Kjendtmand og Kaskoassurandøren tilbageholdt derfor 20 % af Forsikringssum men under Paaberaabelse af *den norske Sjøforsikringsplans § 43, 2 c, sidste Passus*. Rederiet sagsøgte derpaa Kaskoassurandøren og vandt Sagen. Retten udtaler, at det under Proceduren er tilstrækkelig godtgjort at være sædvansmæssig Regel, at Dampskibe i Fart langs den norske Kyst benytter Kjendtmand og ikke offentlig beskikket Lods, uden at det i saa Henseende gjør nogen Forskjel, om det er et Ruteskib eller ikke. Efter Rettens Mening bør der ved Anvendelsen af den citerede Bestemmelse lægges særlig Vægt paa, om Skibets Vedkommende kan siges at have skaffet sig præsumtivt fuldt tilfredsstillende Veiledning til Skibets sikre Lodsning, saaledes at den fornødne Agtsomhed i saa Henseende er iagttaget, og dette antoges at være skeet i det foreliggende Tilfælde. Retten ansaa det desuden oplyst, at der ved Anledningen var navigeret fuldt ud tilfredsstillende og sjømandsmæssigt, saa at Ulykken ialfald ikke kunde tilskrives manglende eller kyndig Lodshjælp, men alene den indtrufne stærke Snetykke.

Ved Police af 13. Juni 1898 blev det Trondhjems Dampskibsselskab tilhørende Dampskib „Aud“ forsikret i Dampskibsassuranceforeningen „Nora“ i Grimstad for den fulde Veritastaxt

190 000 Kroner. Forsikringen tegnedes i Henhold til „Nora"s Love og almindelig norsk Sjøforsikringsplan af Septbr. 1894.

Paa Reise fra Cardiff til Trondhjem med en Ladning Kul stødte Skibet Nat til 24. Novbr. s. A. under stærk Snetykke og høi Sjø ved Hesteskjærs Fyr paa Hustadviken og sank.

Af en i Trondhjem under 26. s. M. afgiven Sjøforklaring erfares de nærmere Omstændigheder ved Forliset at være i det Væsentlige følgende:

„Dampskibet afgik fra Cardiff den 16. Novbr. og kom op under den norske Kyst den 22. s. M., passerede Stadt om Aftenen og ankrede Kl. $9^{1}/_{4}$ i Hougsholmen, men lettede strax igjen og fortsatte Reisen, idet man styrede Arrenæssundet ind Storfjorden. Kl. 12 Middag den 23. passeredes Hjørungsnæsset, Afstand $^{1}/_{8}$ Mil og ankrede derpaa Kl. $1^{1}/_{4}$ Efterm. paa Valderhoug for at faa Toldvisitation. Kuling med lette Snebyger og byget Luft. Kl. $2^{1}/_{4}$ lettede man og fortsatte Reisen nordover, styrede Farvandets Kurser efter Kjendtmandens Anvisning. Kl. 4 passeredes Vaagsholmene, Afstand $^{1}/_{2}$ Mil, Kl. 6 Bjørnsund Fyr, Afstand $^{1}/_{4}$ Mil. Kuling med Snebyger og byget Luft og omløbende Vinde. Fra Kl. 6 styrede NO. $^{1}/_{2}$ O. 7′ til Kl. 7 og til Kl. 8 O. 10′. Da det Kl. $8^{1}/_{2}$ kom Snetykke og Kvitholmsfyren blev borte, lagdes Skibet for sagte Fart vestover; efter omtrent 1 Times Forløb lettede det, og man fik se Kvitholmens Fyr. Kursen sattes lige paa Fyren, indtil man fik Hesteskjærfyren fast hvidt, styrede saa paa den, indtil Kvitholmen var passeret. Da der saa kom en tyk Snebyge omtrent Kl. 11 manøvrerede man med dels sagte Fart og dels Stop med Kvitholmens Fyr i Sigte og peilte den mellem SSV. og SV. til V. i en Afstand af ca. $^{1}/_{2}$ à $^{3}/_{4}$′.

Da Kl. var omtrent 1 lettede det lidt med Snetykken, og man styrede da O. $^{1}/_{2}$ N. med sagte Fart og passerede strax efter Bjøgna om B.B. Man havde fremdeles Kvitholmen i Sigte, og da det saa ud til at klarne mere, sattes fuld Fart for omtrent $^{1}/_{4}$ Time. Man fik saa Hesteskjærs Fyr klippende, strax forandredes Kursen 1 Streg nordligere, indtil man fik Fyret fast, styrede saa omtrent lige paa samme. Da det atter satte ind med usædvanligt Snetykke, blev en Mand sendt i Riggen for at holde Udkik for Brækninger, hvorhos der samtidigt signaliseredes sagte Fart til Maskinen, ligesom man varskoede den vagthavende Maskinist at gaa saa sagte som muligt. Der styredes da Ost, idet Vinden var sydlig og Strømmen antoges at sætte noget ud

(den satte tilsyneladende ud, da man laa og manøvrerede med Kvitholmen i Sigte). Da det antoges at være en Afstand af 1′ à 2′ til Hesteskjærfyret, og Snetykken var saa tæt, at det var Fare forbundet med at fortsætte, løb Kapteinen ned af Bræettet for at purre Styrmanden (1ste Styrmand), der var tilkøis, om at gjøre Pligtankeret og Wirekablen klar for at ankre. Medens Kapteinen var nede, varskoede Manden fra Riggen rødt Lys lidt om B.B. Boug og samtidig Brækning lige i Bougen. Strax slog Kjendtmanden (2den Styrmand) fuld Fart agterover, medens Kapteinen, der samtidig atter kom paa Bræettet, varskoede Rormanden B.B. med Roret. Skibet tørnede dog strax omtrent midtskibs og huggede voldsomt. Efter at det forgjæves var forsøgt at faa Skibet af ved Hjælp af Maskinen, maatte man sætte Baadene paa Vandet og forlade Fartøiet, der krængede over til Styrbord og mere og mere fyldtes med Vand, saa at det saa ud til at kunne kantre hvert Øieblik. Kl. var da omtrent $1^{3}/_{4}$ à 2 om Natten, og man roede saa paa Sydsiden af Hesteskjæret og fandt Landingsstedet til Fyret. Alle Mand kom velbeholdne iland, og saaes da Skibet strax at være forsvundet.

Efter foretaget Erstatningsopgjør blev til „Aud"s Rederi af Assurancesummen udbetalt 80 % med Kr. 152,000.00, medens Resten Kr. 38,000.00 negtedes udbetalt af Foreningen under Paaberaab af Bestemmelsen i Sjøforsikringsplanens § 43, 2 c sidste Passus, der er saalydende:

„Har Skipperen uden Nødvendighed undladt at tage Lods paa Farvand eller i Fart, hvor Lods sædvanlig benyttes, er Assurandøren ved Forsikring af Skib og Fragt for Rederiet berettiget til at afkorte indtil 20 Procent i Erstatningssummen. Bevisbyrden for, at Undladelsen var tvungen, paahviler i dette Tilfælde den Forsikrede".

Da Trondhjems Dampskibsselskab ansaa det skeede Fradrag for uberettiget, har det under nærværende Sag, hvori Forligsmægling inden Retten forgjæves er anstillet, ved Sjøretsstevning af 1. Marts 1899 sagsøgt „Nora" Dampskibsassuranceforening til Betaling af det resterende Beløb Kr. 38,000.00 med lovlige Renter fra s. D. og tilstrækkelige Sagsomkostninger.

Indstevnte har taget til Gjenmæle og nedlagt Paastand paa at frifindes for Citantskabets Tiltale i denne Sag og hos dette tilkjendes Forsvarsomkostninger.

Det er paa det Rene, at Dampskibet blev lodset alene efter Veiledning af Skibets 2den Styrmand Th. Brunstad som Kjendtmand helt fra det kom ind fra Sjøen og til det stødte.

Mellem Parterne er der Enighed om, at Fartøiets Lodspligtighed efter Lodsloven, d. v. s. Pligten til at betale de lovbestemte Lodspenge, var ophørt, efter at Skibet havde ankret i Hougsholmen eller Valderhoug. Hvad der tvistes om, er derimod hvorvidt Skibets Fører desuagtet paa Grund af den ovenciterede Bestemmelse i Planen var pligtig til at benytte offentlig Lods i det heromhandlede Farvand.

Indstevnte gjør i saa Henseende gjældende, at „Aud“ efter at det var kommet under Land ved Stadt hele Tiden indtil Forliset befandt sig i Lodsfarvand. Til Skibets sikre og paalidelige Navigering var Skibsføreren derfor pligtig at benytte Lods, hvilken Pligt ikke er fyldestgjort derved, at Skibets 2den Styrmand skulde være Lods eller Kjendtmand. Den Forsikrede skal føre Bevis for, at Undladelsen af at tage Lods ombord har været tvungen, men Citantskabet har ikke ført Spor af saadant Bevis. Der var god Anledning til at faa Lods paa den Kyststrækning, Skibet passerede, men blev dette undladt for en ringe Udgifts Skyld. Hvis en lokalkjendt Lods havde været ombord, vilde Forliset, mener Indstevnte, været undgaaet. Ved Lods i den Forstand, hvorom der her tales, forstaar Indstevnte en offentlig ansat Lods og paaberaaber sig herfor en under Forhandlingerne om Planen i 1881 afgiven Udtalelse af Mødets Dirigent Dispachør Winge, hvis Udtalelse citeres.

Til „Nora“ bemærker Indstevnte, er der undertiden indkommet Andragende om, at Kapteinen eller en anden af vedkommende Skibs Officerer faar Tilladelse til at fungere som Lods paa bestemte Farvande, og er dette ogsaa blevet indrømmet, naar de forelagte Omstændigheder taler herfor. Fra „Aud“ er noget saadant Andragende ikke indkommet, og „Nora“ har derfor ikke havt Kjendskab til, at Skibets 2den Styrmand paa nogetsomhelst Farvand skulde udføre en Lods's Funktioner og har aldrig godkjendt ham som Lods paa noget Farvand og endnu mindre godkjendt Dobbeltstillingen Kjendtmand — Skibsofficer. Rederiet eller Kapteinen har selvfølgelig ikke havt nogen Berettigelse til at indsætte ham som Lods.

„Aud“, der gik i almindelig udenrigsk Fragtfart, var derfor efter Indstevntes Mening under enhver Omstændighed pligtig til at tage Lods ombord, og vedkommer det ikke nærværende Sag,

hvordan et fast Ruteskib med Assurandørens Tilladelse indretter sig angaaende Lodsspørgsmaalet. Den i Praxis gjældende Skjelnen mellem faste Ruteskibe og Lastedampere, tilføier Indstevnte, er naturlig nok. Et Ruteskib befarer nemlig stadig en og samme Rute, langs en vis Strækning af Kysten, og en Kjendtmand kan her visselig byde samme Garanti som en offentlig ansat Lods. Et Lastedampskib derimod besøger kun af og til norsk Havn, og naar et saadant Skib paa sin Fart kommer til at gaa et længere Stykke langs Kysten, bør Planens Lodspligt gjælde helt til Havnen.

Selv om „Nora", bemærker Indstevnte, havde sanktioneret Kjendtmandssystemet, hvad man ikke har gjort eller kan gjøre, maa Sagen dog gaa Citantskabet imod af den Grund, at Hr. Brunstad er Officer, og som saadan maatte følge Skibet rundt i de forskjellige europæiske Havne, som „Aud" anløb. Det er derfor ikke hans Stilling og Levevei at lodse Skibet paa en bestemt Kyststrækning, hvilket imidlertid, hvad fremlagte Erklæringer viser, maa udfordres for at han kan ansees som kvalificeret Kjendtmand.

Til Støtte for sin Anskuelse i Sagen har Indstevnte ogsaa fremlagt en Erklæring af 19 Mai 1899 fra Skibsassuranceforeningen i Kristiania, hvis administrerende Direktør, Anton Poulsson, heri udtaler, at det hos nævnte Forening, og saavidt han ved, ogsaa hos samtlige øvrige her i Landet arbeidende gjensidige Skibsassuranceforeninger er Forudsætningen, at Skibe, som gaar i almindelig Fragtfart, under Planens § 43, 2 c er forpligtede til at benytte offentlig Lods i Lodsfarvand — saavel i udenlandske som i norske Farvande. Denne Forpligtelse antages ikke fyldestgjort derved, at der blandt Skibets Besætning antages en Mand, som ogsaa paamønstres som Kjendtmand. Nogen Modifikation heri, udtales der videre, er dog delvis i Praxis indrømmet faste Ruteskibe, som i norske Lodsfarvand tillades at føre fast ansat Kjendtmand eller Kystlods istedetfor offentlig Lods. Saadan Kjendtmand eller Kystlods forudsættes i saa Fald at være ansat udelukkende som saadan og ikke i anden Egenskab at tilhøre Skibets Besætning.

Denne Erklæring er tiltraadt af Bergens Dampskibsassuranceforening, Bergens Assuranceforening og Skibsassuranceforeningen i Arendal samt Skibsassuranceforeningen Protector.

Senere har Direktør Poulsson paa Foranledning af Citantskabet i en Tillægserklæring af 30. August næstefter bemærket, at det omhandlede Paabud i Planen fra Assurandørernes Stand-

punkt visselig er givet for at sikre sig mod Følgerne af Seilads i ukjendte Farvande. Det ligger dog i Bestemmelsens Ordlyd . . . . . „er Assurandøren *berettiget* til“ . . . . at det er Forudsætningen, at hvert enkelt Tilfælde bør bedømmes paa sin egen Fortjeneste. Nogen almengjældende stærkt begrændset Regel kan saaledes vanskelig gives. For sit Vedkommende er han tilbøielig til at antage, at Hovedvægten i det enkelte Tilfælde bør lægges paa Besvarelsen af Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibet har sikret sig præsumtivt *fuldt tilfredsstillende* Betjening. Kan saadan ikke tilveiebringes for den hele Strækning underet, bemærker han sluttelig, kan det ikke være tvivlsomt, at jo Skibet er forpligtet til at skifte, saaledes at det bestandig seiler under forsvarlig Ledelse.

Citantskabet hævder, at det er selvsagt, at det er Indstevnte, der søger sin Befrielse i Planens § 43, 2 c sidste Passus, som har at føre Beviset for, at det er sædvanligt at benytte Lods paa det heromhandlede Farvand, hvad Citantskabet benegter. Under Reservation af ikke derved at have overtaget nogen Bevisbyrde, fremlægger Citantskabet en Række af Erklæringer fra Dampskibsdisponenter i Trondhjem, Bergen og Kristiania samt fra Overlodsen i Bergen, Lodsoldermændene fra Stavanger til Trondhjem og fra forskjellige Skibsmæglere og Expeditører gaaende ud paa, at Dampskibe i Fart indenskjærs langs den norske Kyst i Almindelighed benytter Kjendtmand og ikke Lods. Af disse Erklæringer gjælder endel specielt det heromhandlede Forlisfarvand, og er der her ogsaa udtrykkelig udtalt, at det baade for Lastebaade og Ruteskibe er sædvansmæssig at arrangere sig som „Aud“ i det foreliggende Tilfælde.

At en Rutedamper eller en Lastedamper, naar den gaar langs den norske Kyst, altid, som Indstevnte paastaar, skal have en stationeret Lods ombord og altsaa bytte Lods for hvert Lodsdistrikt er en saa upraktisk Ordning, at den efter Citantskabets Mening aldrig kan have været paatænkt af praktiske Folk. Ved Bestemmelsen har man derimod kun villet paabyde, at Forsikrede skal iagttage den Forsigtighed, som vanlig bruges, men heller ikke mere. Og saaledes er Bestemmelsen bleven forstaaet og praktiseret af alle Skibsredere og Disponenter, hvad de irettelagte Erklæringer noksom viser. Erklæringsudstederne disponerer baade Ruteskibe og Lasteskibe og blandt dem, fremhæver Citantskabet, er ogsaa en af „Nora“s Direktører og „Nora“s Expeditør i Trondhjem, hvilke Herrer altsaa forstaar Planen, der ikke skjelner

mellem Lastedampere og andre Dampskibe, paa samme Maade som Citantskabet. „Nora" har selv praktiseret Bestemmelsen paa den her forfægtede Maade og det endog ligeoverfor Citantskabet, hvilket fremgaar af „Nora"s Opgjør af „Aud"s Havari i Februar 1898, da Skibet tog Grund ved Moldøen. Af de vedkommende dette Havari fremlagte Dokumenter, navnlig Journaluddraget, fik nemlig „Nora" fuldt Kjendskab til, at „Aud" benyttede Kjendtmand paa Kyststrækningen mellem Trondhjem og Bergen — altsaa paa selvsamme Strækning, som Forliset skeede. Da „Nora" dengang betalte uden Afkortning, er dette Forhold fra Indstevntes Side, efter Citantskabets Mening, jevngodt med et udtrykkeligt Samtykke. Citantskabet bestrider forøvrigt, at det er Skik og Brug blandt de Assurerede at indhente saadant Samtykke, og det faar blive Indstevntes Sag at bevise det. „Nora" kan ikke, ytrer Citantskabet, paavise et eneste Tilfælde, hvor 20 % Dekort er skeet, blot fordi Kjendtmand er benyttet istedetfor offentlig Lods i ikke lodspligtigt Farvand og heller ikke en eneste Ansøgning om at benytte Kjendtmand for Lodsfarvand efter Ophør af Lodspligt.

Forsaavidt Indstevnte for den Forstaaelse, at der ved Ordet Lods i Planen er ment fast Statslods, har paaberaabt sig en Udtalelse under Forhandlingerne paa et Assurancemøde om Planen, gjør Citantskabet paa sin Side gjældende, at Forhandlingerne ikke er det samme som Planen, og at de ikke er bragt til de Forsikredes Kundskab.

At gjøre Indvending mod, at Kjendtmand Brunstad har fungeret som 2den Styrmand, naar hans Kjendtmandskyndighed ikke behøvedes, — d. v. s. i rum Sjø, i fremmede Farvand og i Havn, er efter Citantskabets Mening den rene Usands. En anden Sag er det, at han ikke maa være andet end Kjendtmand, naar han er i Funktion som saadan, men det har heller ikke Brunstad været, idet han langs Kysten var Kystlods og intet andet og havde ingen Vagt som Befalhavende; den besørgedes nemlig vexelvis af Kapteinen og 1ste Styrmand. Det var, tilføier Citantskabet, med det for Øie, at „Aud" vilde komme til omtrent udelukkende at fare mellem England og Trondhjemsfjorden, hvad Skibets Fartopgave ogsaa viser, er skeet, at Brunstad blev engageret som Kystlods.

Af en fremlagt Bevidnelse fra vedk. Indrulleringschef sees, at Th. Brunstad den 25. Mai 1897 blev paamønstret med Dampskibet „Aud" som 2den Styrmand og Kjendtmand, og at han stod som saadan uafbrudt til Forliset.

Om hans Skikkethed for Stillingen som Kjendtmand foreligger der Erklæringer fra kompetente Mænd. Saaledes har Lods Anton Olsen Fugleseth under 26. August 1899 udtalt, at Brunstad i 3 Aar har været Fører og Kjendtmand for Slup „Avance" paa Kysten mellem Bergen og Finmarken, ligesom han senere har ført sin egen Jagt „Prøven" i 3 Aar mellem Bergen og Nordland. Han har, yttres der, erhvervet sit Kjendskab paa Kysten med Seilfartøi, hvad efter Lodsens Mening enhver Dampskibslods burde gjøre, og har han altid faret heldig. Nævnte Lods anbefaler derfor Brunstad som Kjendtmand mellem Bergen og Vadsø. Videre har Skibsreder og Seilmager J. Henriksen af Aalesund under samme Dato bevidnet, at Brunstad har været Kjendtmand og Fører af hans Slup „Martha" paa Kyststrækningen Bergen—Finmarken i 4 Aar og i den Tid faret med Held. Da Brunstads Kjendskab paa Kysten saaledes er godtgjort, anbefales han som Kjendtmand med hvilketsomhelst Seil- eller Dampfartøi paa nævnte Farvand. Endelig har Lodsoldermand Joh. Svendsen i Aalesund i Erklæring af 26. Juli f. A. udtalt som sin fulde Overbevisning, at Brunstad er meget godt kjendt langs Kysten. Begivenheden med „Aud" er ingen Forkleinelse for Brunstad i denne Henseende, mener Lodsoldermanden, idet dette Uheld ikke kommer Kjendskabet til Farvandet ved, da den styrede Kurs var fuldstændig rigtig. At Snetykken var saa uhørt tyk, tilføier han, at Fyret ikke kunde sees paa saa kort Distance, hører til Sjeldenhederne og har slet intet at gjøre ved Farvandskundskaben.

I Erklæring af 20. Juli 1899 har Føreren af „Aud" udtalt, at han anser Brunstad godt kjendt paa den norske Kyst, og at Brunstad, naar Skibet befandt sig indenskjærs, kun fungerede som Kjendtmand, der var hans egentlige Stilling ombord. Skibet tilføier han, var saa forsvarligt bemandet, at det kunde gaa i europæisk Fart uden Kjendtmand.

Endelig kan i denne Forbindelse ogsaa mærkes, at det af Fartsopgaven for Tiden fra 28. Decbr. 1897 til Forliset, synes at fremgaa, at „Aud" i denne Tid paa Reise til og fra Trondhjem ialt 13 Gange har passeret Farvandet qu. under Ledelse af Hr. Brunstad, der vistnok adskillige Gange tidligere ogsaa har lodset Skibet her efter sin Ansættelse i Mai 1897.

Retten skal bemærke, at Indstevnte, der har Bevisbyrden, ikke har tilveiebragt noget Bevis for, at det heromhandlede Forlisfarvand er et Farvand, hvor (offentlig) Lods sædvanlig benyttes. Af Citantskabet er det derimod ved en Række af Erklæringer efter Omstændighederne tilstrækkelig godtgjort, at det er sædvansmæssig Regel, at Dampskibe — saavel Ruteskibe som andre Dampere — i Fart langs den norske Kyst benytter Kjendtmand og ikke offentlig beskikket Lods. Dette stemmer ogsaa med Sjørettens Kjendskab til Forholdet, ligesom det vistnok kan forudsættes at være Assurandørernes fuldt bekjendt.

Forlisfarvandet er efter det Oplyste og Kartets Udvisende beliggende i den Seilled, der i Almindelighed benyttes af Dampskibe i Fart indenskjærs langs Kysten paa Byerne nordenfor Bergen, og Strækningen hører saaledes til de Farvande, hvor efter ovennævnte Regel Kjendtmand almindelig benyttes. Da denne Brug af Kjendtmand istedetfor Lods maa ansees for at være fast Praxis, der vistnok uden Paatale har bestaaet i en Række af Aar, tør særskilt Meddelelse til Assurandørerne eller Samtykke fra disse antages overflødig. Dette bekræftes ogsaa af en under Sagen fremlagt Udtalelse af August 1899 fra Stavanger Sjøforsikringsselskab, hvori der endvidere siges, at paa Tilfælde som nærværende kommer efter Selskabets Forstaaelse af Planen ikke sammes Bestemmelse om Benyttelse af Lods til Anvendelse. Hvad specielt det foreliggende Tilfælde angaar skal derhos bemærkes, at Indstevnte ved „Aud"s Havari 9 Maaneder forud for Forliset havde havt Anledning til at se, at Skibet i Fart langs Kysten benyttede Kjendtmand, saa at der i Tilfælde fra Foreningens Side kunde have været nedlagt Indsigelse herimod.

Til, som af Indstevnte antydet, at gjøre nogen Forskjel mellem faste Ruteskibe og andre Dampskibe, er der efter Rettens Mening ikke tilstrækkelig Føie. En saadan Skjelnen har ingen Hjemmel i Planen, ligesom de irettelagte Erklæringer vedk. Kjendtmandssystemet efter sit Indhold gjælder alle Dampere. Hvad der efter Rettens Mening maa tillægges stor Vægt, er derimod om Skibets Vedkommende ved Valget af Kjendtmand kan siges at have skaffet sig præsumtivt fuldt tilfredsstillende Veiledning til Skibets sikre Lodsning, saaledes at den fornødne Agtsomhed i saa Henseende er iagttaget.

Da Kjendtmandsinstitutionen ikke er ordnet ved Lov, savner man bestemte Regler for, hvad der skal udfordres til at ansees dygtig til at gjøre Tjeneste som Kjendtmand. I Tilfælde er man

derfor alene henvist til at se hen til, om de foreliggende private Vidnesbyrd for Vedkommendes Duelighed kan anses fyldestgjørende for Udøvelsen af saadan Virksomhed paa en vis Kyststrækning.

Efter Indholdet af de ovenrefererede Attester og Vidnesbyrd kan Retten ikke finde andet end, at Hr. Brunstad maa betegnes som en fuldt kvalificeret Kystlods for den heromhandlede Strækning, hvad hans Navigering af Skibet ved Leiligheden ogsaa viser. I saa Henseende skal bemærkes, at Rettens sjøkyndige Medlemmer ved Hjælp af Sjøforklaring og Specialkart har gjennemgaaet og udsat Seiladsen lige til Strandingen paa selve Skjæret, hvor Hesteskjærs-Fyr er anbragt, og at man derved er kommen til det Resultat, at Navigeringen er fuldt ud tilfredsstillende og sjømandsmæssig. Lodsningen formenes at være udført saa godt, som Omstændighederne tillod, og man faar i det Hele Indtrykket af, at Brunstad baade er godt kjendt i Farvandet og er en kyndig Sjømand. Ulykken kan efter de sjøkyndige Medlemmers Mening derfor ikke tilskrives manglende eller kyndig Lodshjelp, men alene den indtræffende stærke Snetykke, altsaa en Naturbegivenhed, hvorover intet Menneske raader.

Efter dette kan Retten ikke finde, at der ved Antagelsen af Brunstad som Kjendtmand eller Kystlods er udvist nogen Mangel paa fornøden Agtsomhed af Skibets Vedkommende. Forliset maa saaledes ansees som en ren ulykkelig Hændelse, som det ikke har staaet i den Forsikredes Magt paa nogen Maade at afværge, og Assurancens Øiemed tilsiger da, at Tabet erstattes fuldt ud uden nogen Dekort i Forsikringssummen.

Indstevntes Indsigelse mod Søgsmaalet grundet paa, at Hr. Brunstad foruden som Kjendtmand ogsaa har fungeret som Officer (2den Styrmand) finder man i Tilslutning til, hvad der af Citantskabet derom er anført, ikke at kunne tillægge nogen Betydning, saameget mere som det efter det Oplyste maa antages, at denne Kombination har været uden nogen Følge ligeoverfor Forliset.

I Henhold til foranstaaende antager Retten enstemmig, at den omhandlede Bestemmelse i Planens § 43, 2 c sidste Afsnit ikke kan komme til Anvendelse i nærværende Tilfælde, og man maa derfor give Citantskabet Medhold i, at det skeede Fradrag i Erstatningssummen er uberettiget. Retten finder som Følge deraf, at Citantskabets Paastand bør blive at tage til Følge, idet dog Processens Omkostninger efter Omstændighederne, skjønt under nogen Tvivl, antages at kunne ophæves.

Renter bliver at tilkjende med 4 % aarlig fra 1. Marts 1899 til Betaling sker.

Det bemærkes sluttelig, at de Sagførende ved Sagens Optagelse har samtykket i, at det med Domsafsigelsen udstaar udover den lovbefalede Tid.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte Dampskibsassuranceforeningen „Nora“ bør til Citantskabet „Trondhjems Dampskibsselskab“ betale det paasøgte Beløb Kr. 38.000,00 — treti otte Tusinde — Kroner med 4 — fire Procent aarlige Renter deraf fra 1. Marts 1899 til Betaling sker.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

H. Nielsen. *N. Thue Johnsen.* *Bernt Einersen.*

2.

Dom, afsagt af Kolding Søret den 24. Januar 1900.

Dampskibsselskabet „Vesterhavet“ i Esbjerg“ ved dets korresponderende Rheder, Konsul Lauritzen
(Sagf. Hvedstrup i Esbjerg)
mod
Kjøbmand C. L. Schmidt
(Sagf. Obel i Fredericia).

Under en Sag, der var anlagt af et Dampskibsrederi mod en Ladningsmodtager til Betaling af Overliggedagspenge, fordi et bemeldte Rederi tilhørende Dampskib, fragtet til at indtage en Ladning Kul, ved Indladningen var bleven opholdt ca. 40 Timer udover den i vedkommende Certeparti vedtagne Ladetid, i hvilken Anledning Kapteinen efter Sagsøgerens Anbringende havde taget Forbehold paa Konnossementet, der imidlertid ikke kom tilstede under Sagen, Indstævnte dømt til at betale de paastaaede Overliggedagspenge, idet det statueredes i Dommen, at han ikke under Sagen *i rette Tid* havde benægtet, at der var taget Forbehold paa Konnossementet.

Mellem Grosserer J. Lauritzen i Esbjerg som korresponderende Rheder for Dampskibsselskabet „Vesterhavet“ og Konsul M. Rasmussen i Fredericia blev der den 20. August 1898 ved Mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe i Kjøbenhavn afsluttet Befragtningskontrakt om en Ladning Kul. Ifølge Certepartiet skulde Dampskibet „Neptun“, som da lossede Kul i Methil Dok,

snarest muligt seile til det anviste Ladested i Methil Dok, efter at have udlosset der, og der paa sædvanlig Maade fra Spout. Kai eller Lægtere, efter Befragternes eller deres Agenters Bestemmelse, indtage en Ladning Kul og dermed afgaa til Kolding eller en anden Havn efter Ordre ved Konnossementets Underskrift. Ladningen skulde indlades i 72 løbende Timer, efter at Skibet var udlosset i Methil Dok, og skulde losses i Lossehavnen med 300 Tons pr. Arbeidsdag (Søn- og Helligdage undtagne) hvilke Dage skulde regnes fra den Tid, da Damperen var klar til at lade eller losse og skriftlig Underretning var given, men ikke begynde mellem Kl. 5 Eftermiddag og Kl. 6 Formiddag, ligesom Ladetid ikke skulde regnes fra Lørdag Eftermiddag Kl. 2 til Mandag Formiddag Kl. 6. For ti Dages Overliggetid over den nævnte Tid for Ladning og Losning skulde betales 10 sh. til Damperen for hver løbende Time, dog at den Tid, der brugtes til Forhaling af Skibet til Lade- og Losseplads, saavelsom den Tid, der medgik til Indskibning af Bunkerkul, ikke medregnedes. Ladningen skulde lastes og losses i Overensstemmelse med Havnens Skik og Brug. Kaptainen skulde underskrive Konnossementerne inden 24 Timer efter at Skibet var tillastet, og enhver Difference i Fragten eller Tvist med Hensyn til Overliggetid skulde ordnes eller noteres paa samme under Protest. Hverken Rheder eller Befragter skulde være ansvarlig for nogen Forsinkelse af Damperen eller noget Ophold i Ladningen eller Losningen, der hidrørte fra Is, Oversvømmelse, Streiker eller andre Aarsager, over hvilke de ikke vare Herrer.

I Henhold til denne Kontrakt meddelte Skibets Kaptain Torsdag den 25. August før Kl. 6 Morgen rette Vedkommende, at Damperen var rede til at indtage Kulladningen, og Indladningen skulde altsaa være begyndt samme Dags Formiddag, men den begyndte først Onsdag den 31. August Kl. 3 Morgen og afsluttedes samme Dags Eftermiddag Kl. 2. Der medgik saaledes ialt 152 Timer fra det Øieblik, da Indladningen skulde have begyndt og indtil den var fuldendt, altsaa 80 Timer mere end tilladt, men herfra gaar Tiden fra Lørdag den 27. Kl. 2 til Mandag den 29. Kl. 6, ialt 40 Timer. Kaptainen nedlagde derefter den 31. August Protest for Stedets Notarius, idet han som Grund til, at Indladningen først var begyndt den Dags Morgen, angav, at enten vare Kullene ikke komne frem til Afladning eller ogsaa var der i hvert Fald ingen Ordre modtaget til at forhale til Ladepladsen førend 3 Timer før der begyndtes. Skibet

afgik derpaa til Kolding, og Ladningen blev udlosset til Kjøbmand C. L. Schmidt som Indehaver af Konnossement, efter at de paadragne Liggepenge efter Kaptainens Forlangende ved Foranstaltning af Konsul Rasmussen vare deponerede hos Hr. I. L. Beck i Horsens med £ 20 eller 360 Kr.

Da der efter Rhederiets Paastand er taget Forbehold paa Konnossementet om den skete Protest og Ladningsmodtageren saaledes i Medfør af Sølovens § 154 jfr. § 144 2 Stk. er pligtig at betale Erstatningen for Overliggetid, søger Citanten den fornævnte Grosserer Lauritzen nu efter Stævning af 21. Januar f. A. Indstævnte, Kjøbmand Schmidt, til Betaling af den forlangte Erstatning med 360 Kr. tilligemed Renter deraf 5 % p. A. fra Stævningens Dato og Processens Omkostninger skadesløst, saaledes at Citanten i Mangel af anden Dækning kjendes berettiget til — saavidt tilstrække kan eller fornødent gjøres — at søge Fyldestgjørelse ved Udlæg i det foranførte Depositum. Saavel Konsul Rasmussen i Fredericia som I. L. Beck i Horsens ere tillige stævnede for Navns Nævnelses Skyld, uden at de have givet Møde.

Efter at en Afvisningspaastand var forkastet ved Rettens Kjendelse af 19. April f. A., har Indstævnte taget til Gjenmæle i Realiteten og benægtet at være noget skyldig. Han gjør i saa Henseende gjældende, at Liggetiden ikke er overskreden, idet Skibet først var klart til at lade den 31. August, eftersom det først den Dag laa ved Spout ɔ: laa saaledes paa Ladestedet, at Ladningen kunde indtages, og at det ikke før den Dag kunde indtage Ladningen, var begrundet i, at der var 27 Dampere „paa Tørn“ før „Neptun“. Indstævnte henviser herom til Sølovens § 118, hvorefter Liggedagene begynde at løbe fra den første Søgnedags Morgen, efter at Skibet paa *behørig Ladeplads* er færdigt til at laste, og fremdeles til Certepartiets Bestemmelser om, at den Tid, der medgik til Forhaling af Skibet fra Lade- og Losseplads, ikke skulde medregnes. Endvidere henviser han til den ovenfor gjengivne Bestemmelse om, at Vedkommende fritages for Ansvar, naar Forsinkelsen hidrører fra Aarsager, hvorover han ikke er Herre, thi hertil maa formentlig det foreliggende Tilfælde, at andre Skibe efter Havnens Skik og Brug først skulde til, henregnes. Vel erkjender han, at der, naar Liggedagene først skulle regnes fra den Tid, da Skibet ligger ved Spout, pleier at være en udtrykkelig Klausul, en saakaldet Berth-Klausul, derom i Certepartiet, men dette sker efter hans Opfattelse kun ex tuto og er ikke i sig selv nødvendigt, navnlig ikke efter Indholdet af

de andre, ovenfor gjengivne Bestemmelser i det foreliggende Certeparti.

Indstævnte har fremdeles anført en anden Grund, hvorfor han ikke kan være pligtig at betale Overliggedagspenge, idet Konsul Rasmussen nemlig af Mæglerfirmaet havde forlangt, at Berth-Klausul skulde optages i Certepartiet — hvilket han af Forsigtighedshensyn pleier at forlange —, uden at dette dog er sket, saa at Firmaet altsaa har overskredet sin Fuldmagt, hvoraf formentlig maa følge, at hverken han eller Indstævnte kan være bunden ved Certepartiet, forsaavidt dette Punkt angaar.

Endelig gjør Indstævnte gjældende, at hans Forpligtelse i hvert Fald maa gjøres afhængig af, at det endosserede Konnossement udleveres i kvitteret Stand, og dette Konnossement har Citanten ikke fremlagt, i hvilken Henseende han henviser til Sølovens § 144, hvorefter Overliggedagspenge m. m. ikke kunne fordres betalte af Ladningsmodtageren, medmindre derom er taget Forbehold paa Konnossementet. Da Citanten har erklæret, at han ikke er i Besiddelse af dette Dokument, idet det er bortkommet, formener Indstævnte, at han paa Grund heraf i ethvert Tilfælde maa frifindes for Tiden.

Med Hensyn til Størrelsen af det forlangte Beløb har Indstævnte oplyst, at der er indladet af Bunkerkul til Skibets eget Brug 155 Tons, hvortil der maa være medgaaet mindst 15 Timer, og at der derfor i hvert Fald kun kan forlanges Erstatning for 25 Timer eller 225 Kr.

I Henhold til det anførte paastaar Indstævnte sig frifunden, i alt Fald for Tiden, og tillagt Processens Omkostninger, subsidiært frifunden mod at betale 225 Kr. uden Renter og Omkostninger og mod at Betalingen gjøres afhængig af, at det endosserede Konnossement udleveres ham i kvitteret Stand. En senere nedlagt mere subsidiær Paastand behøver ikke nærmere Omtale, da den er støttet paa en Udtalelse af en Trediemand i et privat Brev og tilmed beror paa en Misforstaaelse af Brevets Udtryk.

Angaaende de saaledes fremsatte Indsigelser bemærkes Følgende:

Skjønt Affattelsen af Certepartiet i flere Henseender er uklar og mindre tydelig, maa det dog utvivlsomt siges at være en kontraktmæssig Vedtagelse, at Liggedagene eller Liggetimerne skulde regnes fra Skibets Udlosning i Dokken og ikke fra noget senere Tidspunkt, og dette stemmer ganske med den af Citanten fremlagte tildels telegrafiske Korrespondance mellem Citanten og Mæg-

lerfirmaet samt mellem Konsul Rasmussen og det nævnte Firma. Den 19. August tilbød Firmaet at befragte „Neptun“ med 72 Ladetimer „after docked“, og Citanten akcepterede med „Lastning 72 Timer efter Udlosning i Methil Dok“. Derpaa tilbød Firmaet Dagen efter Konsul Rasmussen Skibet med udtrykkelig Angivelse af, at der skulde gives 72 Ladetimer efter Udlosningen i Methil Dok, og da dette Tilbud var akcepteret, blev Certepartiet affattet. I Skrivelse af 22. August meddelte Firmaet imidlertid Citanten, at Rasmussen gjorde Vanskeligheder, idet han forlangte 72 Timer „after berthed“, uagtet der gjentagende var betinget 72 Ladetimer „after discharged“, og det spurgte derfor, om Kontrakten eventuelt kunde annulleres. Hertil var Citanten villig mod en Godtgjørelse af 1400 Kr., men da Befragteren fremdeles forlangte Berth-Klausul og ikke vilde betale noget for en Annullation af Kontrakten, tilskrev Firmaet ham den 27. August, at Berth-Klausul ikke kunde indrømmes og efter de stedfundne Forhandlinger og Afslutning heller ikke kunde forlanges. Det er herefter klart, at Konsul Rasmussen ikke i rette Tid har forlangt den omhandlede Klausul, og lige overfor Parternes Vedtagelse i Kontrakten er en deklaratorisk Lovbestemmelse som Sølovens § 118 uden Betydning, ligesom de øvrige Bestemmelser i Kontrakten maa forstaa's i Overensstemmelse hermed.

Hvad der var Grunden til at Skibet først kom paa Spout flere Dage efter Udlosningen, er ikke oplyst. Citanten har benægtet, at Skibet blev forhindret i at lade af nogen Befragteren utilregnelig Aarsag, saasom at de ovenfor nævnte 27 Dampere først skulde expederes, og omvendt har Indstævnte benægtet Rigtigheden af det i Søprotesten anførte og af Citanten gjentagne Anbringende om, at Ladningen ikke i rette Tid var kommen til Havnen.

Den Indsigelse, der støttes paa, at Firmaet skal have overskredet sin Fuldmagt, er uden Betydning, thi selv om saa var, maatte overfor Medkontrahenten Befragteren selvfølgelig ligefuldt være bunden.

Derimod maatte Sølovens § 144 medføre Indstævntes Frifindelse under denne Sag, hvis det i Tide var blevet benægtet fra hans Side, at der var givet Konnossementet Paategning om den nedlagte Protest, men dette er ikke sket, og Spørgsmaalet om, hvorvidt saadan Paategning er sket, maa afgjøres efter de almindelige processuelle Regler om Bevis, derunder ogsaa forsømte eller for sent fremsatte Benægtelser. Strax i sit første Indlæg erklærede Citanten, at hans Konnossement var bortkommet, og opfordrede Indstævnte til at fremlægge sit Exemplar, saafremt

han vilde benægte Rigtigheden af hvad der i Stævningen var anbragt om Konnossementet og Paategningen paa samme. Under Formalitetsproceduren udtalte Indstævnte herom kun, at Citanten jo ikke kunde vide, om han var i Besiddelse af et Exemplar, og i sit første Svar i Realiteten krævede han, som ovenfor bemærket, Konnossementet fremlagt, idet han bemærkede, at det Exemplar, han var i Besiddelse af, havde Skipperen faaet som Kvittering for Ladningen, hvorhos han i samme Indlæg syntes at antyde, at han havde været i Besiddelse af endnu et Exemplar men efter Befragterens Anmodning sendt det til denne. I sit næste Indlæg fastslog Citanten, at da det var ubestridt, at Konnossementet var tegnet paa lovlig Maade under Protest med Hensyn til Liggedagspengene, var Indstævntes Paastand om, at Konnossementet skulde fremlægges og Betalingen i hvert Fald gjøres afhængig af dets Udlevering, uberettiget. Det havde derefter endnu været Tid for Indstævnte til at gjøre gjældende, at han ikke havde villet benægte, at der var givet Konnossementet fornøden Paategning, saa længe der endnu var Udsigt til, at det kunde blive fremlagt og muligvis udvise, at der var en saadan Paategning, da hans Procedure ellers kunde faa en odiøs Karakter, men at han nu, da det viste sig, at det ikke vilde fremkomme, maatte fremsætte en saadan Benægtelse og altsaa protestere mod, at Citanten kaldte det omhandlede Faktum ubestridt. Men en saadan Benægtelse fremkom ikke i Indstævntes næste Indlæg af 18. Juli f. A., idet han kun fastholdt sit tidligere i saa Henseende, og at han i sit sidste Indlæg af 20. December har udtalt sig som ovenfor antydet og protesteret mod, at det omhandlede Faktum skulde være ubestridt, er herefter uden Betydning. Det kan endnu herved bemærkes, at i en af Citanten fremlagt Skrivelse af 1. September 1898 fra det Firma i Leith, der varetog Befragterens Interesser, siges der, at Kapteinen „har tegnet Konnossementerne under Protest", og at Firmaet i den Anledning har meddelt ham, at Fordringen om Overliggedagspenge ikke anerkjendtes, hvilket synes at bestyrke Rigtigheden af Citantens Erklæring om dette Spørgsmaal.

Sluttes.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 2	Aargang I	1900

Dampskibsselskabet „Vesterhavet" i Esbjerg ved dets korresponderende Rheder, Konsul Lauritzen
mod
Kjøbmand C. L. Schmidt.
(Sluttet).

Hvad endelig angaar den subsidiære Paastand, er det i Protesten og derefter i Citantens Indlæg erklæret, at Indladningen var sluttet Kl. 2, altsaa efter 11 Timers Forløb, medens det i den ovenfor nævnte Skrivelse fra Befragterens Agent i Leith hedder, at Skibet var tillastet Dagen forud Kl. 4.30, men denne Uoverensstemmelse har Citanten forklaret derhen, at Tiden fra Kl. 2 til Kl. 4½ netop er bleven benyttet til Indladning af Bunkerkullene, saa at der ikke skal fradrages noget i de 40 Timer.

Vel har Indstævnte paastaaet, at et saa stort Kvantum Bunkerkul, som ikke kunde indlades paa samme Maade som den egentlige Ladning, umuligt kunde skaffes ombord i 2½ Time, og at der tvertimod maa være brugt 15 Timer hertil, men denne Paastand er igjen af Citanten betegnet som saa urimelig, at han end ikke behøver at imødegaa den uden ved en Henvisning til, at hele den store Kulladning bragtes i Lasten i Løbet af 11 Timer. Da der ingen Oplysning foreligger om Lugernes Mængde og Størrelse, ligesaa lidt som om den Tid, der er medgaaet til Skibets Forhaling, finder Retten sig ikke beføiet til at fradrage noget i de 40 Timer, og Citantens Paastand vil saaledes i det Hele være at tage til Følge, dog at Processens Omkostninger efter Omstændighederne findes at burde ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Kjøbmand C. L. Schmidt i Kolding, bør til Citanten, Grosserer J. Lauritzen i Esbjerg, som korresponderende Rheder for Dampskibsselskabet „Vesterhavet“ betale 360 Kr. med Renter deraf 5 % p. A. fra den 21. Januar f. A. til Betaling sker, saaledes at Citanten i Mangel af anden Dækning er berettiget til at søge Fyldestgjørelse ved Udlæg i det foranførte Depositum.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 Solemærker efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Schjørring. *F. Bay.* *L. Chr. Jordahn.*

3.

Skjøn, angaaende Afstandsfragt, afgivet af Sjøretten i Dalenes Sorenskriveri den 1. Februar 1900.

En Reise med Trælast fra Pärnåviken (Finland) til Hull afsluttedes i Egersund, hvor Skibet indkom i havareret Stand og kondemneredes. Dækslasten, udgjørende ca. 37 Kubikfavne, var skyllet og kastet overbord. Hele Lasten bestod af 221 Kubikfavne Splitved til en Fragt 33 sh. 6 d. pr. Kubikfavn. Afstandsfragten fastsattes til 4000 Kr.

Aar 1900 den 1. Februar blev Sjøret sat paa Sorenskriverkontoret i Egersund, adm. af Sorenskriveren som Rettens Formand og Medbetjent af de faste Sjøretsmedl., Lodsoldermand A. Birkeland og Kjøbmand R. Zachariassen, begge før edfæstede.

Hvor da foretoges: *Skjønsforretning ang. den Barkskibet „Cito“s Rederi tilkommende Afstandsfragt* for Reise fra Pärnåviken i Finland til Hull med en Ladning Trælast, hvilken Reise er afsluttet derved, at Skibet er indkommet til Egersund i havareret Stand og senere her er kondemneret.

Adm. fremlagde Berammelsen.

„Cito“s Fører, Kaptein Christiansen, mødte. Konsul T. H. Puntervold mødte for Engelske Lloyds, hvor Ladningen er assureret. Konsul O. Puntervold mødte for Skibsassuranceforeningen i Christiania, hvor Skibet delvis var assureret.

Forligsmægling blev anstillet, men uden Resultat.

Kapt. Christiansen foreviste til Rettens Veiledning Certeparti af $^{19}/_{8}$ 99 samt Konnossement af $^{28}/_{9}$ f. A. Han bemærkede, at der under Reisen i det haarde Veir er delvis skyllet overbord og delvis kastet den hele Dækslast, udgjørende efter hans bedste Skjøn ca. 37 Kubikfavne.

Retten traadte derefter sammen til Overlægning. Ifølge det foreviste Konnossement udgjorde den samlede Ladning ved Afreisen fra Finland 221 Kubikfavne Splitved (deal- and battens ends). Heraf er efter Kapteinens Opgave underveis gaaet tabt ca. 37 Favne, hvorefter det Kvantum, hvoraf Fragt skal beregnes, bliver 184 Favne.

Efter Certepartiet udgjør Fragten 33 Shillings 6 Pence pr. Kubikfavn.

I Henhold hertil bestemtes den Barkskibet „Cito"s Rederi ifølge Sjøftl. § 160 tilkommende Afstandsfragt for heromhandlede Reise ved Rettens Skjøn til et Beløb af 4000 — fire tusinde — Kroner.

Forretningen blev oplæst for Parterne, der begjærede den sluttet og beskrevet.

E r a g t e t :

Forretningen sluttes.

P. Gløersen. *A. Birkeland.* *R. Zachariassen.*

4.

Dom, afsagt af Sjøretten i Dalenes Sorenskriveri den 2. Februar 1900.

Bjergningsdampskibet „Achilles"s Rederi og Sivert Pedersen Lædre m. fl.

mod

Kaptein O. Svendsen som Fører af Barkskibet „Petro".

Udtalt, at ved Fastsættelsen af Bjergeløn i det foreliggende Tilfælde burde samme efter Omstændighederne ansættes til omtrent Maximum af det Beløb, som den i Almindelighed kan udgjøre, nemlig en Tredjepart af det Bjergedes Værdi, idet det i saa Henseende maatte komme i særlig Betragtning, at Skibet var forladt af sin Besætning og var drevet ind paa en farlig Strand paa en saadan Maade, at det upaatvivlelig vilde være splintret, og Ladningen vistnok for det væsentlige gaaet tabt, om ikke Hjælpen var kommet saa betimeligt som skeet. Bjergelønnen fastsat til 3.600 Kr. Det Bjergedes Nettoværdi var 10,882 Kr.

Efterat Barkskibet „Petro" paa Reise fra Finland til Bristolkanalen med en Ladning Trælast havde kollideret i Nordsøen med et engelsk Fiskerfartøi og derefter var forladt af Be-

sætningen, strandede det Natten mellem 5 og 6 November sidstleden ved en Pynt mellem Mong og Naalevig paa et for Havet udsat Sted. Om Morgenen kom der Folk fra Land — ialt 42 Mand — i 6 Baade ud til Fartøiet, der stod paa Grund og huggede. Sprydrig og Fokkerig var gaaet overbord og borte, mens Stormasten og Mesanen stod med tilsatte Seil. En Del af Folkene fra Land gik ombord og bjergede Seilene samt kappede Masterne, forat Skibet skulde lettes, og Folkene ikke udsættes for Fare ved Opholdet ombord. Der blev udsat Varpanker agterud paa Styrbord for at hindre, at Skibet skulde knuses mod et Skjær, som det havde paa Bagbord og hvorpaa det huggede. Man forsøgte derpaa med Baadene at trække Skibet af Grunden, men uden Resultat. Man bjergede derpaa iland Rig, Seil, en Baad, en Pram og ca. 90 Tylvter Planker af Lasten. Om Eftm. ved 2-Tiden kom Bjergningsdpsk. „Achilles", der i Rægefjord havde været beskjæftiget med Bjergningsarbeide for det der sunkne Dpsk. „Grimstad", tilstede, og af Folkene fra Land blev nu en Slæber fra „Achilles" ført ombord i „Petro" og fæstet i Vragets Agterende, i det hertil benyttedes baade en Trosse fra „Petro" og en fra „Achilles", hvilke blev sammenbundne. Fra „Achilles" blev ført ud et Varpeanker for at støtte Bougen og holde den mod Vinden. Da Slæberen var strækt, og man begyndte at hale, seg „Petro" af, efterhvert som Sjødraget lettede den af Skjæret og var efter nogle Minutters Forløb klar af dette og flot. Skibets Forstavn og Bund var saa ødelagt, at Kjættingerne var faldne ud af Kjættingkasserne og i Sjøen og i denne Forfatning blev Skibet slæbt fra Stedet. Efter Begjæring af Kapteinen paa „Achilles" medfulgte 12—14 Mand med 2 af sine Baade. Disse viste Veien ind til Naalevigen, som man derpaa anløb. Her toges ombord „Achilles"s Slæber og man fortsatte Slæbningen ind til Egersunds Havn, hvor man indkom ud paa Eftm. og hvor de Folk fra Land, som havde medfulgt fra Strandingsstedet, overtog Arbeidet med Skibets Fortøining og Kjættingernes Optagning. Skibet, der var totalt Vrag, idet en stor Del af Bunden var borte, Bougen indstødt, Stilken væk og Riggen kappet, er af Sjøretten ansat i en Værdi af . . . . Kr. 800.00

Det bjergede Inventar, Seil, Baade m. m. er tilsammen værdsat til . . . . Kr. 669.00

Transport Kr. 669.00 Kr. 800.00

Transport	Kr. 669.00	Kr. 800.00
(hvoraf Gjenstande til Værdi Kr. 53 er ilandbragt i Egersund, Resten i Naalevigen af Folkene fra Land).		
Herfra gaar Udgifter ved Transport til Egersund til gunstigere Salg dér	„ 30.00	
		„ 639.00
Af Ladningen er indbragt med Skibet til Egersund og oplagt dér 5403 Stk. Planker, der efter at være oplagt er takseret til . .	Kr. 9554.20	
fra hvilken Værdi imidlertid maa blive at trække de Udgifter, som har været forbundne med det vanskelige Arbeide, i Egersund at faa Ladningen ud af Skibet, andragende efter fremlagte Regninger til	„ 1083.58	
Tilbage	Kr. 8470.62	
Den ved Strandingsstedet ilandbragte og ved Naalevigen oplagte Del af Lasten udgjorde 1083 Stk. Planker til Værdi .	„ 973.30	
		„ 9443.92
hvorefter den samlede Nettoværdi af det reddede udgjør		Kr. 10882.92

Saavel Dpsk. „Achilles"s Rederi som de 42 Bjergere fra Strandingsstedet har ved nærværende Søgsmaal efter forgjæves anstillet Forligsmægling begjæret den dem tilkommende Bjergeløn ansat ved Sjørettens Skjøn og paastaaet sig Skjønsbeløbet, som „Achilles"s Rederi for sit Vedk. har begjæret sat til Kr. 4000 og de øvrige Citanter for sit Vedk. til Kr. 3200, tilkjendt tilligemed Sagsomkostninger. Renter er ikke af Citanterne paastaaet. Indstævnte har protesteret mod, at Citanterne tilkjendes Sagsomkostninger, og forøvrigt fremholdt forskjellige Momenter sigtende til Nedsættelse af Bjergeløn.

At her en Bjergning i Lovens Forstand foreligger, er uomstridt og i sig selv klart.

Retten formener, at den samlede Bjergeløn efter Omst. bør ansættes til omtrent Maximum af det Beløb, som den i Almin-

delighed kan udgjøre, nemlig en Tredjepart af det Bjergedes Værdi eller til Kr. 3600. Det maa i saa Henseende komme i særlig Betragtning, at Skibet var forladt af sin Besætning og var drevet ind paa en farlig Strand paa en saadan Maade, at det upaatvivlelig vilde være splintret og Ladningen vistnok for det Væsentlige gaaet tabt, om ikke Hjælpen var kommet saa betimelig som skeet. Det er paa det Rene, at Skibet laa an med Bagbords Side mod et Skjær og huggede mod dette; Skjæret laa aabent ud mod Havet og der var, da Dpsk. kom til, en frisk Kuling fra SV. og noksaa høi Sjø. Paa den anden Side kan Retten ikke finde, at der foreligger Omst., der kan berettige til at sætte Bjergelønnen høiere end til det normale Maximum, $^1/_3$ af det Bjergedes Værdi, idet denne ikke er ringe, ligesaalidt som Bjergningen kan skjønnes at have været forbundet med nogen egentlig Fare eller med ualmindelige Anstrængelser.

Med Hensyn til Fordelingen af Bjergelønnen er at mærke, at det er Dpsk., som har bragt Skibet med iværende Ladning ud af den farlige Situation ved Skjæret og ind i Havn. Om end der ikke kan siges at have været nogen egentlig Fare for Dpsk. forbundet med Bjergningen, maa man dog efter Vidneprovene gaa ud fra, at der maatte manøvreres med Forsigtighed og Konduite i den høie Sjø saa nær Land for uden Risiko at opnaa Resultatet. Aftagningen fra Skjæret gik imidlertid let og den hele Affære medtog for Dpsk. en halv Dags Tid, hvorunder det maatte fjerne sig fra et andet Bjergningsarbeide.

Med Hensyn til de 42 Personer, der indfandt sig fra Land og deltog i Bjergningen, er at mærke, at det af dem før Dpsk.s Tilstedekomst udførte Arbeide med Kapning af den gjenværende Rig og Bjergning af Last og Inventar maa forudsættes at have bidraget adskilligt til at lette Skibet og altsaa til at gjøre Aftagningen af Skjæret saameget lettere. Desuden maa Udsættelsen af Varpankeret fra „Petro“ have hjulpet til at holde Skibet nogenlunde klar af Skjæret og der er al Sandsynlighed for, at Skibet vilde være knust og splintret før „Achilles“s Ankomst til Stedet, om ikke Bjergerne fra Land tidligere havde udført sit Arbeide. En Del af disse medfulgte med et Par Baade Vraget til Egersunds Havn og sørgede der for dets Fortøining m. m. Og endelig er der af de 42 Citanter indbjerget Gjenstande til Værdi henved Kr. 1600, hvormed Dpsk. ingen Befatning har havt. Nogen egentlig Fare kan disse Bjergere eller deres Baade ikke ved Anledningen antages at have været udsatte for.

Paa Grundlag af det her anførte finder Rettens Majoritet, at Bjergelønnen bør fordeles saaledes mellem Citanterne, at Dpsk. „Achilles“s Rederi erholder Kr. 2100.00 og de 42 Bjergere tilsammen Kr. 1500.00. Minoriteten, V. Berentsen, finder, at Fordelingen bør ske saaledes, at „Achilles“s Rederi tilkjendes Kr. 2000.00 og de øvrige Bjergere tilsammen Kr. 1600.00 og gjør forsaavidt den Betragtning gjældende, at Dpsk. under de givne Omst. neppe vilde have seet sig istand til uden Hjælp fra Folkene iland at anbringe Slæber ombord i „Petro“.

Da der ved Ansættelsen af den samlede Bjergeløn ogsaa er taget Hensyn til Udgifterne ved nærværende Sagsanlæg, vil Sagsomkostninger ikke blive Citanterne særskilt at tilkjende.

Overensstemmende hermed afgives følgende Kjendelse og Skjøn:

Den samlede Bjergeløn for Bjergning af Barkskib „Petro“ med Tilbehør og Ladning bestemmes til 3600 — tre Tusinde seks Hundrede — Kroner.

Heraf bør Indstævnte Kaptein O. Svendsen som Fører af Barkskibet „Petro“ betale til Citantskabet Dpsk. „Achilles“s Rederi 2100 — to Tusinde et Hundrede — Kroner og til Citanterne: 1. Svolet Lædre, 2. Klaus Lædre, 3. Edvard Lædre, 4. Erik Lædre, 5. Reinert Lædre, 6. Peder Lædre, 7. Jakob Lædre, 8. Jakob Grastvedt, 9. Gustav Grastvedt, 10. Lars Jørgen Grastvedt, 11. Lars Grastvedt, 12. Sivert K. Stapnæs, 13. Severin S. Stapnæs, 14. Helge S. Stapnæs, 15. Ludvig Stapnæs, 16. Jakob Mikael Stapnæs, 17. Anders Stapnæs, 18. Herman Stapnæs, 19. Tarald Svanæs, 20. Gustav Svanæs, 21. Sivert O. Svanæs, 22. Hans Johan Svanæs, 23. Hans Svanæs, 24. Karl Th. Svanæs, 25. Bernt S. Svanæs, 26. Salve B. Svanæs, 27. Nils M. Svanæs, 28. Ole N. Svanæs, 29. Peter Svanæs, 30. Jakob Svanæs, 31. Johannes H. Svanæs, 32. Omund B. Mong, 33. Jørgen O. Mong, 34. Tollag Mong, 35. Konrad Mong, 36. Kristian Mong, 37. Bernhard Mong, 38. Hans H. Mong, 39. Hans B. Mong, 40. Sivert Mong, 41. Johan L. Mong og 42. Johan Grødem — tilsammen 1500 — et Tusinde fem Hundrede — Kroner.

Sagens Omkostninger ophæves.

At udredes inden 3 — tre — Solemærker efter Dommens Forkyndelse under Exekutions Tvang.

Retten hævet.

P. Gløersen. *A. Tønnesen.* *V. Berentsen.*

5.

Dom, afsagt af Esbjerg Købstads og Skads Herreds Søret den 27. Januar 1900.

Handelsfirmaet Hansen og Clausen, Esbjerg

mod

Firmaet Aktieselskabet Esbjerg Dampskibsselskab, Esbjerg.

I Anledning af, at et Parti Mel ved Udlosning i Regnveir fra et Dampskib (et Ruteskib) var bleven beskadiget, havde Ladningsmodtagerne, der havde protesteret mod denne Udlosning, anlagt Sag mod Skibets Rederi til Betaling af Erstatning for den lidte Skade.

Under Sagen frifandtes Skibets Rederi, idet dette maatte ansees berettiget til at lade Losningen foregaa uafbrudt uden Hensyn til Veiret, da Skibet ellers ikke kunde holde sine regelmæssige Ture, hvad ogsaa hjemledes ved en Paategning paa vedkommende Konnossement om, at Losning uafbrudt skulde finde Sted, og at Modtagerne var forpligtede til at tage mod Varerne, lige saa hurtig som disse fremkom. Sagsøgernes Paastand om, at denne Paategning kun skulde udtale, at Skibet ingen Liggedage skulde have, kunde ikke tages til Følge, da det allerede følger af Søloven, at dennes Regler om bestemte Liggedage ikke gjælder Ruteskibe. Der skønnedes heller ikke at have paahvilet Skibet Pligt til ved særlige Foranstaltninger at skærme Melet.

Under nærværende Sag have Citanterne, Handelsfirmaet Hansen & Clausen af Esbjerg, paastaaet de Indstævnte, Aktieselskabet Esbjerg Dampskibsselskab i og med Hjemsted i Esbjerg og med Forretningskontor hos dets Forretningsførere Handelsfirmaet Pagh & Qvist-Pedersen i Esbjerg, dømte til at betale Citanten i Erstatning for den Skade, der tilføjedes et til dem med Selskabets Fragtdamper „Mercur“ fra Hamborg til Esbjerg sendt Parti Mel under Partiets Udlosning i Esbjerg i Oktober Maaned 1896, hvilken Udlosning forestodes og besørgedes af Selskabet eller dettes Forretningsførere eller Ekspeditører paa Selskabets Vegne — et Beløb af 356 Kr. 87 Øre og at godtgjøre dem Omkostningerne ved en af uvillige af Retten udmeldte Mænd afholdt, den 10. s. M. beskrevet Syns- og Skønsforretning angaaende Skadens Konstatering og Størrelse 49 Kr. 02 Øre, ialt 405 Kr. 89 Øre tilligemed Renter deraf 5 % p. a. fra den 8. Juni 1899, til Betaling sker, og Sagens Omkostninger skadesløst. Det indstævnede Selskab har paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagens Omkostninger. Det er under Sagen uomstridt, at det omhandlede Parti Mel, som forsendtes med Dampskibet „Mer-

cur", der sejler i regelmæssig Fart mellem Esbjerg og Hamborg, med Afgang fra Esbjerg om Onsdagen og fra Hamborg om Lørdagen, blev udlosset i Regnvejr under Protest fra Citanternes Side, og disse have støttet deres Erstatningskrav paa den Omstændighed, at det var de Indstævntes Pligt at udsætte Losningen, til det blev bedre Vejr.

De Indstævnte have imidlertid gjort gældende, at Skibet, der som anført var en Routebaad, maatte være berettiget til at udlosse Ladningen uden Hensyn til Vejret, og have yderligere henvist til en saalydende Paategning paa Konnossementet: „Efter Skibets Ankomst til Bestemmelsesstedet finder Losning uafbrudt Sted, og ere Modtagerne forpligtede til at tage mod Varerne lige saa hurtig som disse fremkomme". De Indstævnte have endvidere anført, at de have udsat Losningen af Melet saalænge som mulig, idet de under Regnvejret den foregaaende Dag ikke udlossede noget heraf, men da Skibet nødvendig maatte være udlosset til om Onsdagen, vare de nødsagede til at losse Melet om Tirsdagen forud. Citanterne have imidlertid paastaaet, at Skibet var pligtig at udsætte Losningen under Regnvejr, selv om det saa ikke kunde afgaa til regelmæssig Tid, ligesom de med Hensyn til Paategningen paa Konnossementet have anført, at Hensigten hermed alene har været at udtale, at Skibet ikke havde nogen Liggedage.

Der skønnes imidlertid at maatte gives de Indstævnte Medhold i, at de have været berettigede til at lade Losningen foregaa uafbrudt uden Hensyn til Vejret, da Skibet ellers ikke kunde holde sine regelmæssige Ture, og Paategningen paa Konnossementet kan ikke være givet i det af Citanterne anførte Øjemed, da det allerede følger af Søloven, at der ikke tilkommer en saadan Damper Liggedage; Paategningen maa netop antages at hjemle Skibet Ret til at lade Losningen foregaa uden Hensyn til Vejret. Retten skønner derfor, at de Indstævnte have været berettigede til at foretage Losningen som sket. Endvidere skønnes der ikke at have paahvilet de Indstævnte nogen Pligt til ved særegne Foranstaltninger at skærme Melet mod Regnen, hvorimod det maatte blive Citantens Sag at træffe slige Foranstaltninger. Det er imidlertid uomstridt, at de ikke have truffet saadanne, og det ses heller ikke, at de Indstævnte have modsat sig, at saadanne bleve foretagne fra Citantens Side. Da der efter det anførte heller ikke findes nogen Anledning til at paalægge de Indstævnte Omkostningerne ved den forannævnte Syns- og

Skønsforretning, ville de Indstævnte i det hele være at frifinde for Citantens Tiltale i denne Sag, medens Sagens Omkostninger efter Omstændighederne ville være at ophæve.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Aktieselskabet Esbjerg Dampskibsselskab i Esbjerg, bør for Tiltale af Citanten, Handelsfirmaet Hansen & Clausen i Esbjerg, i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Jespersen. *S. Ms. Ibsen.* *N. M. Anthonisen.*

6.

Dom, afsagt af Stavanger Sjøret den 24. Januar 1900.

Johan Lie

mod

Sannæs-Stavanger Dampskibsselskab.

Efterat Aftale var sluttet angaaende Befragtning af et rutegaaende Dampskib, forelagdes der Befragteren en skriftlig Kontrakt, som han imidlertid nægtede at underskrive, idet han ikke kunde godkjende den i samme anførte Tid for Lastningen m. m. Under en Sag, anlagt af Befragteren mod Rederiet for Ikke-Opfyldelse af Kontrakten, antaget, at efter Omstændighederne ingen endelig Kontrakt var kommet istand.

Sagens Historie er, efter hvad der er oplyst, følgende:

I December 1898 sluttede 1ste Kontravidne efter Bemyndigelse fra Dampskibet „Eira“s Expeditør, der var af Skibets Direction bemyndiget til at bortfragte Skibet, med Citanten, Johan Lie, Aftale om, at „Eira“ skulde indlaste Is og Kasser i Stavanger og afgaa strax efter Indlastningen til Masfjorden nordenfor Bergen og der indlaste for Citanten Sild og Brisling i Kasser. Anstalter blev derefter strax truffet saavel fra „Eira“s som fra Citantens Side til Indlastning af Is og Kasser og var Indlastningen allerede paabegyndt, da den blev stoppet, fordi der imidlertid var bleven Tvist mellem Citanten og „Eira“s vedkommende om de yderligere Betingelser for Befragtningen. 1ste Contravidne havde nemlig tilstillet Citanten en Contrakt om Befragtningen, som Citanten negtede at acceptere, idet han erklærede nogen skriftlig Contrakt unødvendig.

Strax efter sendte imidlertid Citanten til 1ste Contravidne en af ham forfattet Contrakt, hvorpaa Vidnet skrev et Tillæg angaaende Følgen af, om „Eira“ ikke kom tilbage til Stavanger til aftalt Tid. Citanten negtede imidlertid at indgaa paa denne Bestemmelse og derved gik Befragtningen istykker.

Citanten har derefter saggivet Indstævnte (Sannæs-Stavanger Dampskibsselskab) til Betaling af Kr. 1500 og Sagens Omkostninger for det Tab, han har lidt derved, at Indstævnte efter hans Paastand har brudt den afsluttede Befragtningscontrakt. Subsidiært har han paastaaet Erstatning efter Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning og Sagens Omkostninger.

Citanten har paastaaet, at „Eira“ blev uforbeholdent befragtet, idet der intet var bestemt om Tiden for Skibets Lastning og Losning, men desuagtet indgik han i sin Skrivelse af $^{8}/_{12}$ 98 paa, at Skibet skulde lastes og losses uopholdelig medens han derimod negtede og ikke var forpligtet til at indgaa paa at garantere, at Skibet, hvorledes Veiret end var, skulde være færdig paa Lastepladsen en bestemt Tid, og at Skibet skulde ankomme og være udlosset paa en bestemt Tid.

Som Bevis for sin Paastand henviser han til, at „Eira“ allerede var begyndt med at indlaste Kasser og Is, og til de 2 afhørte Hovedvidner.

Disse Vidner have forklaret, at de paahørte, at „Eira“s Captein erklærede paa Citantens Kontor, at Befragtningen var i Orden.

2det Hovedvidne har forklaret, at han og 1ste Hovedvidne havde hver $^{1}/_{6}$ Part med Citanten i heromhandlede Sildeexpedition. 1ste Hovedvidne forklarede, at „han var ubekjendt dermed“.

Indstævnte har henvist til 1ste Contravidnes Forklaring om, at Aftalen var, at „Eira“ skulde afgaa Torsdag Aften og være færdig tillastet at kunne afgaa fra Masfjorden Lørdag derefter, og paastaar Indstævnte, at der forøvrigt ikke var afsluttet nogen endelig Befragtningscontrakt, hvilket han formener er godtgjort derved, at 1ste Contravidne sendte Citanten Udkast til Contrakt, som denne imidlertid ikke vilde acceptere, men istedet sendte sit Udkast til Contrakt, som „Eira“s Vedkommende ikke vilde acceptere uden at den af 1ste Contravidne givne Tillæg accepteredes, hvilket Citanten negtede, hvorfor Underhandlingerne afbrødes.

Indstævnte benegter, at „Eira“s Captein havde udtalt sig som af Hovedvidnerne forklaret og paastaar derhos, at da „Eira“

var paa Hjemstedet, havde dets Captein efter Sjøfartsloven ingen Bemyndigelse til at bortfragte Skibet: — Endvidere paastaar Indstævnte, at 1ste og 2det Hovedvidne ere utroværdige Vidner, da det er oplyst, at de havde Andel i omhandlede Expedition.

Da „Eira“ er et rutegaaende Skib, hvilket Indstævnte paastaar, at Citanten var bekjendt med, maatte det efter Indstævntes Paastand være nødvendigt, at Citanten forbandt sig til at Skibet kunde være tilbage til rette Tid for at indtage sin Rute eller betale de i modsat Fald paaløbne Omkostninger, hvilket Indstævnte i sit Tillæg til Citantens Udkast til Contrakt havde gjort Forbehold om.

Indstævnte paastaar, at Citanten var forpligtet til at deltage i Oprettelse af skriftlig Befragtningscontrakt.

Retten skal bemærke, at efter Sjøfartslovens § 109 skal der oprettes skriftlig Befragtningscontrakt naar nogen af Parterne begjærer det.

I heromhandlede Tilfælde blev det begjært af Indstævnte, som oversendte Citanten en Contrakt til Underskrift eller maaske kun som Udkast, hvilket Citanten tilbagesendte med Meddelelse om, at han fandt skriftlig Contrakt unødvendig, hvorimod han dog senere selv forfattede en Contrakt eller Udkast til Contrakt, som han oversendte Indstævnte, som ikke vilde acceptere den uforandret.

Det synes heraf med Bestemthed at fremgaa, at ved den mellem Parterne trufne Aftale, var kun Hovedtrækkene i Befragtningen fastslaaet, medens de mindre væsentlige, men dog væsentlige Puncter endnu ikke vare afgjorte.

Sagens Natur tilsiger ogsaa, at det maatte være ganske nødvendigt, at der fastsattes en bestemt Tid for Lastning og Losning, og naar Citanten paastaar, at der allerede før Lastetid og Lossetid var fastsat, var afsluttet en uforbeholden Contrakt, strider dette baade mod 1ste Contravidnes Forklaring og mod den Omstændighed, at Citanten senere skrev en noksaa udførlig Contrakt eller Udkast til Contrakt, som ikke fandtes fuldt acceptabel.

Saameget mere var Fastsættelse af Laste- og Lossetid nødvendig, som „Eira“ var et rutegaaende Dampskib, men naar der derom ikke var opnaaet nogen Enighed, kan det ikke med Grund siges, at Befragtningscontrakten var i Orden. — De afhørte Hovedvidners Forklaring om, at „Eira“s Captein udtalte, at Befragtningen var i Orden kan, om Udtalelsen er faldt saaledes,

kun antages at have havt Hensyn til Reisens Maal og Betalingen. Da Capteinen jo intet havde havt med Afslutningen af Befragtningscontrakten at gjøre, kunde han jo ogsaa vanskelig udtale sig om, hvorvidt den var i Orden.

Mærkes skal det ogsaa, at 1ste og 2det Hovedvidne maa antages at have havt Andel med Citanten i Expeditionen. 2det Hovedvidnes Forklaring om, at „det var ham ubekjendt“, at saa var Tilfældet, er for forbeholdent.

1ste Contravidnes Prov er grei og klar.

At „Eira“s Captein begyndte Indlastning af Is og Kasser viser kun i det høieste at han antog at Befragtningen var i Orden.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at der ingen endelig Befragtningscontrakt er afsluttet mellem Parterne, og maa Indstævnte derfor blive at frifinde.

Sagens Omkostninger ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Sannæs-Stavanger-Høgsfjord Dampskibsselskab bør for Johan Lies Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Henrik Finne. *A. Meling.* *Johan Viig.*

7.

Dom, afsagt af Stavanger Sjøret den 10. Februar 1900.

Fiskesmakke „Stanley“
mod
S/S „Noreg“s Rederi.

En Fiskesmakke tilkjendt 500 Kr. i Erstatning for efter Anmodning af Føreren af et Dampskib, der var stedt i Nød, at have afseilet til nærmestliggende Havn og rekvireret Bugserbaad til Assistance for Dampskibet. Hensyn blev taget til, at den i Smakken værende Fisk forringedes i Værdi ved Reisens Forlængelse, og at den ydede Tjeneste ogsaa paa anden Maade foranledigede Smakken Extraudgifter.

Under denne Sag har Fiskesmakke „Stanley“ saggivet S/S „Noreg“s Rederi til Betaling efter Sørettens Skjøn for den Assi-

stance, som Smakken ydede „Noreg“, da denne laa hjelpeløs og drev med løsreven Propel 4 à 6 Mil Sydvest for Egerøens Fyr d. 15. Juli ifjor, med Renter af Skjønsbeløbet og Sagens Omkostninger. „Stanley“s Assistance bestod deri, at Fartøiet efter Opfordring fra „Noreg“s Fører seilede ind til Egersuud og fik bestilt Dampskib fra Stavanger til at buxere „Noreg“ ind til dette Sted. „Stanley“ havde inde 1000 fersk Lange og 1500 saltet Lange og har Citantskabet anført, at den ferske Fisk paa Grund af Tidsopholdet ved Seiladsen til Egersund maatte flækkes og saltes, hvorved den tabte mellem 100 og 150 Kroner i Værdi. Fartøiet var paa Veien hjem til Sverige og Besætningen ombord bestod af Fører og 10 Mand. Citantskabet paastaar, at Reisen paa Grund af Anløb af Egersund forlængedes flere Døgn, og henviser til den farefulde Stilling hvori „Noreg“ befandt sig.

Indstævnte har paastaaet Godtgjørelsen bestemt ved Sørettens Skjøn og paastaaet sig tilkjendt Sagsomkostninger. Det har henvist til, at der ved Anledningen var fint Sommerveir og paastaaet, at Dampskibets Stilling ikke var prekær. Indstævnte har paastaaet, at „Stanley“s Reise ikke blev forlænget paa Grund af Expressen mere end nogle Timer, men at „Stanley“ unødig opholdt sig i Egersund i længere Tid, og benegtet, at „Stanley“s Last blev forringet. Retten skal bemærke, at den finder, at „Stanley“ bør have Erstatning for Fiskelastens Forringelse, idet den gaar ud fra, at det paa Grund af Reisens Forlængelse var nødvendig at flække og salte de 1000 Langer. Ligesaa bør Erstatning tilkjendes for de forøgede Omkostninger ved Reisens Forlængelse for de 11 Mands Besætning ombord og for det Tab af Tid og Fortjeneste, som forvoldtes, samt endelig maa „Stanley“ tilkjendes en rimelig Godtgjørelse for den værdifulde Assistance, der ydedes „Noreg“ ved hurtigst mulig at skaffe Dampskibet Hjælp i dets vanskelige Stilling.

Retten finder et Beløb ialt af Kr. 500, at være passende. Af Beløbet svares Renter fra Sagens Berammelse d. 6. Febr. d. Aar.

Sagens Omkostninger ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Dampskib „Noreg“s Rederi bør til Fiskesmakke „Stanley“ at betale 500 — fem hundrede — Kroner med 4 % Rente fra 6. Febr. 1900 til Betaling skeer.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang.

Henrik Finne. *A. Meling.* *Johan Viig.*

8.

Dom, afsagt af Mandals Sjøret den 17. Januar 1900.

Gabriel Govertsen Hildø m. fl.

mod

Kutter "Freak" af Langesund ved dens Fører, Kaptein O. A. Jensen.

En Kutter drev paa Grund ved Bratholmen og forlodes af Besætningen, idet den laa i en farefuld Stilling, udsat for at slaaes istykker mod Grunden. Den bragtes atter flot af Besætningen med Assistance af tilkomne Folk og bragtes ind til Mandal. Bjergelønnen ansat til 400 Kr. Det Reddedes Værdi antoges at være ca. 2000 Kr.

Retten maa efter det oplyste gaa ud fra, at Kutter „Freak", Kaptein O. A. Jensen, som den 3. ds. om Eftermiddagen forlodes af Kaptein og Mandskab efter at være dreven paa Grund ved Bratholmen, var i en farefuld Stilling Natten igjennem til den 4. ds., idet det laa udsat for at slaaes istykker mod Grunden, som var af Fjeld. Begge Sagens *Parter* har været enige heri. Retten maa gaa ud fra, at man Natten igjennem paa Grund af Mørket og Veirforholdene, en Stormkuling af O.N.O. med Snetykke, ikke har kunnet udrette noget. Citantskabet i nærværende Sag drog ud ved 7-Tiden den 5. ds. uden Anmodning af Kapteinen, som derimod drog ud ved 8-Tiden med 2 Mænd, som forøvrigt i Sagen har sluttet sig til Citantskabet. Skibets Stilling var uforandret farefuld, da Citantskabet gik igang med sit Arbeide for at faa Skibet af Grunden, under hvilket Arbeide Kapteinen indtraf. Begge Parter har været enige om, at Arbeidet med at redde Skibet ikke kunde udføres af Skibets Besætning alene. Det antages dog, at Redningsarbeidet kunde have været udført af 10 à 12 Mand udenom Skibets Besætning. Arbeidet ledede af Gabriel Govertsen Hildø og

antages udført med Kyndighed. Efter det anførte maa Retten bedømme Arbeidet som et Bjergningsarbeide.

Med Hensyn til Ansættelsen af Bjergelønnen bemærkes: Skibet var udsat for at slaaes istykker ved at henligge nogen Tid. Besætningen har medvirket ved Aftagningen af Grunden. ligesom Skibets Redskaber har været benyttede, dog saaledes, at Bjergerne har arbeidet i egne, store Baade. Bjergerne har ikke været udsatte for nogen Livsfare. Heller ikke deres Eiendele har lidt nogen Skade. Aftagningen har kun medtaget faa Timer. Paa den anden Side har 8 Mand af Bjergerne været optagne ialt i 32 Timer med Pumpning, indtil Skibets Ankomst til Mandal. Om det bjergedes Værdi har liden Oplysning kunnet erholdes. Paa Basis af det foreliggende gaar Retten ud fra en Værdi af ca. 2000 Kroner for det bjergede, Skib og Ladning, i havareret Stand, idet med Hensyn til Ladningen bemærkes, hvad ved en Uopmærksomhed ikke blev protokolleret foran, at Parterne var enige om, at dens Værdi var saagodtsom intet.

I Henhold hertil *skjønner* Retten, at Bjergernes Tilkommende bør være ialt Kr. 400.00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Kaptein O. A. Jensen, bør som Fører af Kutter „Freak“ af Langesund betale til Citantskabet, 1. Knud Olsen Hildø, 2. Gabriel Govertsen Hildø, 3. Theodor Tønnessen Hildø, 4. Bernt Johnsen Hildø og 5. August Olsen Hildø Kr. 400.00 — fire Hundrede Kroner — der udredes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 3	Aargang I	1900

9.

Dom, afsagt af Mandals Sjøret den 18de Januar 1900.

Dampskibet „Ryvingen" ved Expeditør Th. Johannessen, Mandal

mod

Bark „August Leffler" ved dets Fører, Kapt. M. H. Gundersen af Tvedestrand.

Under et Barkskibs Krydsning udenfor Kysten ved Svinør fik det Vindstille, netop som det skulde gaa bout ved Vaarø; dette i Forbindelse med den stærke Strøm bevirkede, at Skibet drev mod Land og huggede med Agterenden mod Grunden i samme Øieblik, som det svaiede op for Ankeret. Skibet kom dog strax flot, men det lækkede betydelig. At redde Skibet ved at varpe det ud og faa det under Seil maatte efter Omstændighederne ansees ugjørligt. Et tilkaldt Dampskib slæbte derfor Barken til Svinør, hvilket tog $4^1/_2$ Time. Retten antog, at her forelaa Bjergning og tilkjendte 1200 Kr. i Bjergeløn. Det Reddedes Værdi var ca. 32 500 Kr.

Efter forgjæves anstillet Forligsmægling har Th. Johannessen paa Vegne af Dampskibet „Ryvingen"s Rederi saggivet Kaptein M. H. Gundersen som Fører af Barkskib „August Leffler" til Betaling af Bjergeløn for Indbjergning til Svinør af nævnte Bark den 12te Januar, da Skibet havde stødt ved Vaarø og laa forankret dersteds.

Som Bjergeløn paastaaes Kr. 2500.

Kapteinen har ikke kunnet anse Tilfældet som Bjergning, men kun som en værdifuld Assistance. Han finder Dampskibets Krav for høit.

Retten finder at maatte bedømme Indbuxeringen af „August Leffler" til Svinør som Bjergning af Skib og Last. Efter det

saavel under Sjøforklaringen som i Retten idag oplyste, er det bragt paa det rene, at Skibet efter en stormfuld Reise over Nordsjøen, under hvilken var lidt adskillig ovenbords Skade, Fredag den 12te Januar under Krydsning udenfor Kysten ved Svinør, fik Vindstille, netop som det skulde gaa bout ved Vaarø, hvilket tilligemed den stærke Strøm bevirkede, at Skibet drev mod Land og huggede med Agterenden mod Grunden i samme Øieblik, som det svaiede op for Ankeret, som kort før var fældt. Skibet kom dog strax flot, men det var ved Stødet slaaet læk, og det viste sig, at det lækkede betydeligt (6 Tommer i Timen). Strømmen var strid som en Elv. Et af Vidnerne under Sjøforklaringen udtaler, at dersom de ikke havde faaet Ankeret ud saa hastig, vilde Skibet være bleven Vrag. Om Situationen, efterat man var kommet for Anker, indeholder Journaludtoget, at man sendte Bud til Svinør, hvorfra telefoneredes til Mandal efter Slæbebaad for at trække Skibet „fra dets farefulde Stilling". Og Skibets Kaptein har i Retsmødet 12te Januar erklæret, at han antager, at han ikke, dersom Dampskibet ikke var kommet til Assistance, og han saaledes var overladt til sig selv, kunde have varpet Skibet ud fra Land og derved faaet det under Seil, idet Skibet ved Leiligheden var for lækt dertil. Kapteinens Mening hermed maa være, at han isaafald vilde være dreven tilsjøs paa Grund af Vindretningen, og dette var for risikabelt med saa lækt Skib. Efter Konference med Lodsen antager Kapteinen nemlig, at Risikoen senere kunde være bleven større for Skib og Ladning, om han havde forsøgt en saadan Manøvre. Og „Ryvingen"s Repræsentant, Th. Johannessen, har uimodsagt af Kapteinen anført, at han anser saadan Varping umulig af den Grund, at Skibet laa for nær op mod Skjærene. „Man vilde ikke have kunnet lette Anker og have faaet Skibet til at svinge uden at drive mod Skjærene."

Efter det saaledes oplyste, og da Vaarø er et udsat Sted i den yderste Skjærgaard, saaledes som det fremgaar af Kartet, maa Retten antage, at „August Leffler" ikke har kunnet forlade sin Ankerplads ved Vaarø uden Bistand udenfra, og ligeledes at saadan Bistand var nødvendig at erholde uden Ophold, da det kunde risikeres, at et Uveir vilde sætte Skibet paa Skjærene. Naar derhos tages Hensyn til Aarstiden og til, at Mørket allerede var indtraadt ved Dampskibets Ankomst, maa Retten gaa ud fra, at Barkens Stilling ved Leiligheden var saa farefuld, at Skibet maa siges at være stedt i Nød. Det Dampskib, der paa

dette Tidspunkt, tilkaldt af Kapteinen, hjælper Skibet bort fra dets farefulde Stilling og i Havn, maa ansees som Bjerger. Den af Kapteinen paaberaabte Omstændighed, at der foruden „Ryvingen" tillige fremmødte et andet Dampskib for at assistere, gjorde vistnok Kapteinen mindre afhængig af „Ryvingen"; men det antages ikke, at dette kan medføre, at Tilfældet bedømmes anderledes.

Ihvorvel Retten altsaa antager, at der foreligger Bjergning af Skib og Ladning, har paa den anden Side Omstændighederne i det hele været saa gunstige for „Ryvingen", at Bjergelønnen maa ansættes lavt. Det bjergede Skib var ikke udsat for nogen øieblikkelig Fare. Heller ikke udsattes, saavidt skjønnes, „Ryvingen" for nogensomhelst Fare. Arbeidet paa Ankerpladsen ved Vaarø og Indbuxeringen til Svinør, der foretoges i stille Veir, har alene medtaget 4½ Time. Værdien af „Ryvingen" er ikke oplyst. Derimod er oplyst, at Skib og Ladning tilsammen er værd ca. Kr. 32 500 efter en Taxt, hvorom begge Parterne er enige, — Kullene ansat efter Prisen hersteds. Der tilbødes ved Leiligheden ogsaa Assistance af et andet Dampskib, hvilket medfører, at Skibet ikke var ganske prisgivet „Ryvingen".

I Henhold til det anførte og under Henvisning til Høiesterets Ansættelse af Bjergelønnen i Dom af 29de Juli 1890 til omtrent en Tiendedel af det Bjergedes Værdi, i et Tilfælde, hvor Omstændighederne ved Bjergningen var særdeles besværlige og tildels farefulde, og hvor det reddende Skib havde en betydelig større Værdi end det bjergede, *skjønnes*, at Bjergelønnen bør sættes til Kr. 1200.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Kaptein M. H. Gundersen bør som Fører af Skib „August Leffler" til Dampskibet „Ryvingen"s Rederi ved Th. Johannessen som Bjergeløn betale Kr. 1 200 — tolv Hundrede Kroner.

At udredes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

10.

Dom, afsagt af Frederikshavns Købstads Søret den 1ste Februar 1900.

Skipper Niels Jacob Jensen af Skagen
(Sagfører Nørgaard)
imod
Skipper Mikkel Nielsen af Frederikshavn
(Sagfører Nielsen).

En Fiskekutter havde ud for Skagen taget en anden Fiskekutter, hvis Stormast var brækket, paa Slæb og indbragt den til Frederikshavn. I den Anledning havde Føreren af den førstnævnte søgt den anden Fører til Betaling af Kr. 3000 i Bjergeløn, medens denne paastod sig frifunden mod at betale ikke udover Kr. 500 for Bugseringen.

Retten tilkjendte Sagsøgeren Kr. 600, idet den blandt andet udtalte, at den indslæbte Kutter (hvis Værdi var ca. Kr. 20 000) ikke havde været udsat for nogen væsentlig Fare for at strande, idet der paa den Aarstid — August Maaned — og under de herskende Vindforhold ingen Fare havde været for den ved at ankre op, naar den i Nærheden af Land kom paa lavere Vand, at der ikke for den assisterende Kutter havde været nogen nævneværdig Fare ved Foretagendet, men at det maatte antages, at dennes Last — Rødspætter — havde lidt noget og var bleven udbragt til en nogen lavere Pris paa Grund af, at den var bragt senere i Land.

Medens Fiskekutteren „Poul Breinholt“ af Frederikshavn, ført af Indstævnte, Skipper Mikkel Nielsen af Frederikshavn, laa paa Fiskeri Nord for Skagen den 7de August f. A. Kl. 3 om Eftermiddagen indtraf det Uheld, at dens Stormast brækkedes paa det Sted, hvor Gaffelen greb om den, og endel af Rigningen gik overbord; Kutteren laa, da Uheldet skete, efter Indstævntes Opgivende i den afholdte Søforklaring, omtrent 7 Kvartmile fra Land i Læ, og Vinden var frisk nordøstlig, Bramsejlskuling, med høj Sø, saavel „Poul Breinholt“ som de andre Fiskekuttere i Farvandet førte Topsejl. Uheldet var blevet bemærket fra Fiskekutteren „Margrethe“ af Skagen, ført af Citanten, Skipper Niels Jacob Jensen af Skagen, der efter Opgivende laa omtrent 300 Favne fra Land, og efter omtrent ½ Times Forløb naaede „Poul Breinholt“; det lykkedes efter 2 Timers Forløb, under hvilke „Breinholt“s Rigning dog først blev bjerget ombord, hvilket medtog omtrent 1½ Time, at opnaa Forbindelse imellem Skibene, og der blev anbragt et tykt Kokostoug fra „Poul Breinholt“, og en tyndere Trosse fra „Margrethe“ blev bundet dertil, samtidigt var der paa førstnævnte Skib blevet anbragt et Stagsejl fra Mesantoppen til Dækket midtskibs. Efter Indstævntes Udtalelser under

den optagne Søforklaring vare Kutterne, da Slæbningen begyndte, drevne omtrent $^3/_4$ Mil mod Land; under Forberedelserne havde Vinden frisket noget, men flovede igen under Bugseringen, efterat Skagen var passeret. Denne begyndte efterat Forbindelsen var opnaaet og efter 2 Timers Forløb, under hvilke „Margrethe“ havde maattet holde saa nær til Vinden som muligt for at klare Landet, naaede Skibene omkring Skagens Rev og om Natten Kl. 2 naaedes Frederikshavns Havn uden noget Uheld.

Citanten benægter Rigtigheden af Indstævntes Distanceangivelse, idet han navnlig paapeger, at naar disse vare rigtige, maatte Afstanden imellem Kutterne, da Uheldet skete, have været saa stor, at „Poul Breinholt“ ikke kunde observeres fra „Margrethe“ og denne kunde ejheller i $^1/_2$ Time have naaet til „Poul Breinholt“; han anslaar Afstanden til at have været omtrent $^3/_4$ Mil og mener, at Kutterne inden Bugseringen have drevet $^1/_2$ Mil, saaledes at de, da Slæbningen begyndte, var $^1/_4$ Mil fra Land. „Poul Breinholt“ kunde paa Grund af Dybden ikke ankre, og, hvis den var drevet i Land, vilde den næppe kunne bjerges.

Under Sagen er det oplyst, at „Poul Breinholt“, der er 55,35 Tons drægtig, bygget i 1898, har kostet 20000 Kr. og at „Margrethe“, der er meget mindre, er købt for 3 Aar siden for 6000 Kr.

Citanten paastaar nu, at der foreligger en Bjergning, hvorved han anfører, at „Poul Breinholt“ var hjælpeløst og udsat for stor Fare, at „Margrethe“ dels paa Grund af Søgangen og Vindretningen, dels fordi den var mindre og fordi der var Fare for, at den kunde sejle sin Rigning overbord, var udsat for Fare, og at Besætningen paa sidstnævnte Skib kun bestod af ham og 4 Mand, og idet han tillige paastaar, at Bjergningen er udført med Kyndighed og Dygtighed og har været anstrængende og taget lang Tid samt oplyser, at „Margrethe“ havde en Last af 100 Snese Rødspætter, der under Bjergningen bleve skamfilede og først naaede Bestemmelsesstedet, Frederikshavn, 7 Timer senere, end det ellers vilde være sket, hvorved er lidt et Tab af 1 Kr. 75 Øre pr. Snes, paastaar han sig under denne gæsteretsvis behandlede Sag tilkendt en Bjergeløn af 3000 Kr. med Rente, 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 9de August 1899 til Betaling sker og Sagens Omkostninger.

Indstævnte, der paastaar sig frifunden imod at betale Erstatning for Bugsering efter Rettens Skøn, dog ikke udover 500 Kr. og uden Rente, da han har gjort lovligt Tilbud om at betale

dette Beløb, benægter, at hans Kutter var i Fare og specielt ikke i Fare for at lide Stranding, hvis den ikke fik Hjælp, da den meget godt kunde have klaret sig selv, naar den havde givet sig Tid til at udbedre Skaden, men han foretrak at modtage Hjælpen fremfor at spilde Tiden; han benægter, at Bugseringen har været besværlig, idet den foregik ved „Poul Breinholt"s Hjælp og med en temmelig tynd Kokostrosse, som desuden ifølge Søforklaringen næsten hele Tiden slæbte i Vandet. Endvidere benægter Indstævnte, at „Margrethe"s Last, der efter Citantens eget Udsagn kun skal have været 70 Snese Rødspætter, har lidt noget nævneværdigt Tab og navnlig ikke 1 Kr. 75 Øre pr. Snes, idet Prisen paa denne Fisk ikke faldt i det paafølgende Tidsrum, og Lasten vel kunde lide noget, mens Skibet laa stille, men til Gengæld havde det bedre under Bugseringen, fordi Farten blev mindsket. Indstævnte bemærker derhos, at han næppe, hvis der havde været virkelig Fare, vilde have givet sig Tid til at bjerge Rigningen istedetfor at kappe den. Med Bemærkning, at „Poul Breinholt" kunde have bjerget sig ved at gaa til Ankers, naar den naaede nærmere til Land, fremlægger Indstævnte en Erklæring fra Disponenten for en Bugserdamper i Frederikshavn, hvorefter Damperen vilde have bragt „Poul Breinholt" fra Uheldsstedet til Frederikshavn for 800 Kr.

Efter Arbejdets Udførelse erklærede Citanten paa Forespørgsel, at han forlangte 500 Kr. derfor; Indstævnte og hans Raadgivere erklærede, at det var for meget, men den i Frederikshavn boende Agent for Forsikringen for danske Sejlfartøier, hvori „Poul Breinholt" var forsikret, vilde forelægge Fordringen for Selskabet, og Dagen, før Sagen blev inkammineret, blev nævnte Beløb tilbudt Citanten, hvis Sagfører afslog Tilbudet og Citanten erklærer, at han strax havde indset, at han havde forlangt for lidt og at han, da Fordringen ikke strax blev modtaget, ikke har forbundet sig eller været forbundet ved den af ham saaledes tilbudte Afgørelse.

To af Citanten førte Vidner, der ved den paagældende Lejlighed vare ombord i „Margrethe", og som opgive at være vante til at fiske i Farvandet der, have forklaret, at „Margrethe", der var under Sejl udfor Skagens Gren omtrent 300 Favne fra Land, da Uheldet bemærkedes, strax satte Kursen efter „Poul Breinholt" og naaede den, der da var i en Afstand af omtrent $^3/_4$ Mil fra Land efter omtrent $^1/_2$ Times Forløb; der blev talt om, at en svensk Baad, der fiskede i umiddelbar Nærhed af Uhelds-

stedet, vistnok var paa dansk Territorium. Inden der søgtes tilvejebragt Forbindelse, bjergedes „Poul Breinholt"s Rigning, hvilket medtog omtrent $1^1/_2$ Time; „Margrethe", der imens havde krydset frem og tilbage og havde stærk Fart, maatte efter hvert af de to første forgæves Forsøg paa at opnaa Forbindelse vende, sejle tilbage og vende paa ny, inden nyt Forsøg kunde gøres, efter omtrent 2 Timers Forløb opnaaedes Forbindelse, Kutterne vare da omtrent $^1/_4$ Mil fra Land. Vidnerne ansaa det for umuligt, at „Poul Breinholt" ved egen Hjælp under de herskende Vindforhold kunde have anbragt fornøden Rigning og klaret Landet; der blev, efterat Slæbningen var begyndt, anbragt en Klyver imellem Masterne, antagelig for at støtte Skibet; de formene, at, hvis Forbindelsen havde ventet længere, vilde det have været for sent.

Det ene Vidne mener dog, at „Poul Breinholt" kunde have klaret sig ved at ankre, naar det kom paa lavere Vand, men dog maatte behøve Hjælp for at komme i Havn, derimod kunde den næppe have klaret sig fra Land med de Sejl, som den kunde sætte til og hvis den havde drevet $^1/_2$ Time længere, vilde den vistnok være kommen ind paa Revlerne. Det andet Vidne mener derimod, at „Poul Breinholt" ikke kunde have klaret sig ved at ankre paa lavere Vand, da den med den Sø, der var, næppe kunde holde sig for Ankeret.

Inden Forbindelse opnaaedes ved tredje Forsøg havde „Poul Breinholt" hejset sit Flag, som blev nedtaget, da Slæbningen begyndte; der var en Damper i Farvandet.

Det maa nu vel ved de fremkomne Oplysninger og navnlig ved den af Indstævnte ikke modsagte Omstændighed, at „Margrethe", da Uheldet indtraf, laa 300 Favne fra Land og derefter naaede „Poul Breinholt" efter $^1/_2$ Times Sejlads, ansees for godtgjort, at sidstnævnte Skib har været meget nærmere Land end af Indstævnte anbragt, men det har dog ikke været udsat for nogen væsentlig Fare for at strande, idet der paa den Aarstid, da Uheldet skete, og med den da herskende Vind ingen Fare vilde have været for det ved at ankre, naar det i Nærheden af Landet kom paa lavere Vand, hvor det roligt kunde afvente, at en Bugserdamper blev tilkaldt.

„Margrethe" har ikke været udsat for nogen nævneværdig Fare ved Foretagendet og har ikke for at komme til „Poul Breinholt" maattet afvige synderligt fra sin Kurs, men det maa paa den anden Side antages, at dens Last af Fisk har lidt noget

under Bestræbelserne for at skaffe Forbindelse imellem Skibene, og at Lasten er udbragt til en noget lavere Pris paa Grund af, at den er bragt senere i Havn end den kunde være kommen, hvis „Poul Breinholt“ ikke var taget paa Slæb.

Under Hensyn til de anførte forskellige Forhold finder Retten, at der bør tilkendes Citanten et Beløb af 600 Kr. med Rente som paastaaet, medens Sagsomkostningerne efter Omstændighederne ville være at ophæve.

Under Sagen foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Skipper Mikkel Nielsen, bør som Fører af Fiskekutteren „Poul Breinholt“ af Frederikshavn betale til Citanten, Skipper Jacob Jensen i Skagen, 600 Kr. med Rente, 5 % aarlig, fra 9de August f. A. til Betaling sker, men bør iøvrigt for Citantens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

11.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 16de Februar 1900.

Slæbebaadene „Alert“s og „Argus“s Rederier
(Sagfører Friele)

mod

S/S „Kronprinsesse Viktoria“s Rederi
(Sagfører Henriksen).

Et Dampskib havde i flere Dage drevet hjælpeløst om udfor den norske Kyst efter at have mistet Propellen, da dets Nødsignal observeredes fra Land og to Slæbebaade kom ud og tog det paa Slæb; det var da omtrent 3 Mil fra Kysten. Under Slæbningen skar den ene Slæbebaad under, antagelig ved feilagtig Manøvrering fra dets egen Side, og gik tilbunds med hele Besætningen, men det lykkedes den anden Slæbebaad at faa Dampskibet slæbt ind til Bergen. I den derpaa følgende Sag angaaende Bjergeløn tilkjendte Retten Slæbebaadene henholdsvis 3000 Kr. og 7000 Kr. Det bjergedes Værdi var 80 000 Kr.

Den 25de December 1899 Kl. 3 Eftermiddag afgik i Henhold til Anmodning fra Overlodsen Bugserdamperne „Argus“ og

„Alert“ fra Bergen for at opsøge og indbjerge S/S „Kronprinsesse Viktoria“ af Haugesund, der af Lodser fra Vigsø var rapporteret at ligge og drive 3 Mil fra Kysten i Retning af Marstenen Fyr. Det lykkedes Bugserbaadene samme Aften at finde Skibet, der havde mistet Propellen, og at faa bragt Slæbetrosse ombord, hvorefter Indslæbningen paabegyndtes. Under Slæbningen kantrede „Alert“ og gik tilbunds, hvorimod det lykkedes „Argus“ at bringe „Kronprinsesse Viktoria“ ind til Bergen. Da der ikke er opnaaet Enighed om den „Argus“ og „Alert“ tilkommende Godtgjørelse, har D'Hrr. Engelsen og Sars som Disponenter for de nævnte Bugserbaades Rederi ved Sjøretsstævning af 9de Januar indbragt Sagen for Sjøretten, hvor den af Citantskabet, saavelsom af Indstævnte, S/S „Kronprinsesse Viktoria“s Rederi med Assurandører, er undergivet Sjørettens Afgjørelse — fra Citantskabets Side med Paastand om, at der tilkjendes Citantskabet en passende Godtgjørelse for ydet Assistance. Til Oplysning angaaende de faktiske Omstændigheder, der vil blive at lægge til Grund ved Rettens Bedømmelse af de foreliggende Forhold, skal man hidsætte følgende Uddrag af de afholdte Sjøforklaringer, der danner det eneste for Retten tilgjængelige faktiske Grundlag i Sagen. Af „Kronprinsesse Viktoria“s Journal fremgaar, „at Skibet afgik fra Amble (Warkworth) for Tur til Bergen Onsdag den 20de December 1899. Den 21de December bemærkede Maskinisten, at Propellen var i Uorden, men formedelst høi Sjø og Storm kunde intet sees. Den 23de sprang Resten af Propellen under Arbeide paa at lempe Skibet paa ret Kjøl efter en Braadsjø, der havde foraarsaget Slagside. Alle Seil blev da satte, men Stagseilet og Fokken sprang strax. Skibet blev nu liggende hjælpeløst og drev O. N. O. 4' N. O. t. N. Høi Sjø og megen Slingring; Kl. 9 fik en Steambaad isigte, satte Nødsignal, men fik ingen Assistance. Blev liggende hele Natten under samme Omstændigheder O. N. O. over. 24de December Kl. 3½ Morgen fik Peiling af Utsire i O. N. O. D. 15' af. Satte Nødsignaler til, men erholdt ingen Assistance, drev fremdeles nordover. Kl. 2 Eftermiddag havde Utsire i Ø. Besluttede nu at tage Agterseilet og binde dette forud istedetfor Stagseil. Maskinen var igang hele Tiden. Drev nu N. O. over mod Land. Kl. 10 Søndag Eftermiddag Slotterø Fyr i N. O. og Utsire i S. t. Ø. Anlagt Kurs N. O. Holdt det fremdeles gaaende N. O. over. Vind og Sjø aftagende, reiste stadig Nødsignaler og blussede efter Lods. 25de December, Mandag Kl. 4 Morgen var da ret udfor

Selbjørnsfjord 4′ af. Holdt af for Korsfjord. Vinden løi med Snebyger. Skibet tabte Styreevnen og kom vestover. Forsøgte da paa alle Maader at komme rundt igjen, men umuligt. Tilslut stak ud 120 Favne Kabel og Varpankeret agterud, men umuligt: heisede Forseilene, men til ingen Nytte. Viste nu Nødsignaler for at blive iagttaget fra Land, og Kl. 8 Mandag Formiddag fik Lods ombord V. N. V. for Marstenen 8′ af, sendte Lodsskøiten iland strax for at rapportere, blev liggende og drev N. t. Ø. over. Vinden S. østlig, stiv Kuling, Snebyger, høi Sjø, Landkjending hele Tiden. Kl. 3 Eftermiddag fik Skibet en Braadsjø over Bagbord, der knuste Livbaaden. Hængte ud Oljeposer og Taug agter at drive efter. Begyndte at lempe Ladningen. Kl. 8½ Eftermiddag fik 2 Slæbebaade langs Siden, S/S „Argus“ og S/S „Alert“, fik Slæbetauge fra dem og begyndte at slæbe; alt gik godt til 1½ Mil N. V. for Marsten, da tog S/S „Alert“ et Skjær over og kantrede og sank paa mindre end 5 Minutter. Standsedes, satte Baad ud og undersøgte Ulykkesstedet nøiagtig efter Omstændighederne, men intet kunde sees. Slæberne brækkede samtidig som Baaden kantrede. Fortsatte indover til Marstenen, som passeredes Kl. 9½ og slæbede nordover Leden, sigtbart, klar Luft. 26de December tørnede paa Puddefjorden for Stb. Anker.“ Efterat Fartøiet var ankret, viste det sig, at ogsaa den anden Livbaad var beskadiget af Sjøbraad, ligesom forskjellige andre Gjenstande saasom Døre, Trapper etc. Skibets Styrmand og det øvrige Skibsmandskab har forklaret sig overensstemmende med Journalen. Det fremgaar af deres Vidneforklaring, at der den 25de December om Morgenen var paa Tale at forlade Skibet og søge i Baadene. Henvendelse herom skede til Kapteinen fra Maskinisten og Fyrbøderen og Dæksfolkene, medens Styrmanden, Baadsmanden og Stuerten var enige med Kapteinen i at afvente Dagens Frembrud for at se, om Assistance ikke kunde faaes. Efter 1ste Vidne, Styrmandens Forklaring, var der ikke nogen Nødvendighed for at forlade Skibet. Vistnok var Skibet uden Styring, men der var altid Haab om at træffe paa Assistance. Efter 2det Vidne, 1ste Maskinistens Forklaring var der dog nævnte Morgen Enighed mellem hele Besætningen om Nødvendigheden af at søge i Baadene, idet Skibets Stilling fandtes uholdbar. Der gjordes ogsaa af Besætningen Forsøg paa at faa Baaden ud, men dette mislykkedes paa Grund af høj Sjø. I dette Forsøg var ifølge 4de og 5te Vidnes Forklaring dog ikke Styrmanden, Baadsmanden og Stuerten behjælpelig. 6te Vidne, Lodsen, for-

klarer, at han fra Land saa Nødsignal fra „Kronprinsesse Viktoria“ og reiste derud med Lodsbaad. 7 Mand af Mandskabet stod da færdig til at gaa i Lodsbaaden, medens 4 vilde blive med Skibet. Sjøen var høi, saa det var vanskeligt for Vidnet at komme ombord. Han gjorde saaledes to forgjæves Forsøg. før det lykkedes at komme ombord. Skibet var aldeles uden Kommando, og Kapteinen, der først vilde have Lodsskøiten iland for at telefonere efter Assistance, var dog fornøiet, da Vidnet forklarede ham, at han havde givet Lodsgutten den fornødne Ordre i saa Henseende. Skibets Stilling var efter Vidnets Mening farefuld, da det manglede Propel og havde utilstrækkelig Seil til at manøvrere Skibet, der laa og drev for Vind og Strøm. Omtrent Kl. $7^1/_2$ om Aftenen indtraf Slæbebaadene „Argus“ og „Alert“, og det er Vidnets Mening, at han ikke vilde have bjerget Skibet, hvis ikke denne Assistance var ankommen. Af „Argus“s Sjøforklaring fremgaar, at begge Slæbebaadene henimod 8-Tiden om Aftenen var kommet „Kronprinsesse Viktoria“ paa Praiehold. „Argus“ sendte først sin Slæber ombord i Dampskibet; den blev fastgjort om Bagbord, og man begyndte at bugsere sagte mod Vinden. „Alert“ fik da ogsaa strax efter fastgjort sin Slæber om Styrbord og begge Baade begyndte nu at bugsere, øgende paa efterhaanden til fuld Maskinkraft, hvorved opnaaedes ca. 6 Knobs Fart. Vinden var da sydøstlig, moderat Bris med skyet mørk Luft, men fuldstændig sigtbart. Sjøen forsaavidt smul, men lidt Krapsjø, der dog ikke synderlig generede Bugseringen. Marstenen Fyr peiledes da i S. O. og antages Distancen ca. $3^1/_2$ Mil af, da Slæbningen begyndte. Der fortsattes nu med Kurs mod Marstenen. Signal- og Styrelanterne saavel paa Bugserbaade som paa det bugserede Dampskib i fuld Orden. „Alert“, der havde lidt kortere Slæber end „Argus“ paa dennes Styrbords Laaring og det bugserede Dampskib styrede midt imellem begge Bugserbaade. — Kl. ca. $9^3/_4$ syntes det fra „Argus“, som om „Alert“ sakkede noget agterover og skar ud til Styrbord, og fløitedes fra „Argus“ med Dampfløiten for at gjøre dem opmærksom paa Styringen, men da intet Svarsignal erholdtes, blev der slaaet sagte Fart i „Argus“s Maskine og svinget mere til Styrbord, samme Vei som „Alert“, og da strax derpaa „Alert“s Lanterne ogsaa forsvandt, stoppedes „Argus“s Maskine og fløitedes med Dampfløiten gjentagne Gange uden at erholde Gjensvar fra „Alert“. „Argus“ svingede da rundt med sagte Fart for at komme det bugserede Dampskib paa Praiehold, hele Tiden med Slæberen fast.

Der praiedes om, hvor „Alert“ var bleven af, og der blev svaret, at den var sunket. Angaaende Grunden til Ulykken med „Alert“, der gik tilbunds med sin hele Besætning og 2 Lodser, foreligger der ingen sikre Oplysninger. Det er provet bl. a. af Lodsen ombord paa „Kronprinsesse Viktoria“, at Styringen ombord i „Alert“ var ustø. Ved 10-Tiden mærkede nævnte Vidne, at „Alert“ afveg fra Kursen, idet den bøiede af til Styrbord, indtil den kom tvers af „Kronprinsesse Viktoria“. Af Mastens Retning skjønte han, at Skibet krængede og forsvandt. Styrmanden paa „Kronprinsesse Viktoria“ forklarer, at han fra „Alert“ hørte Skrig og Raab om Hjælp, hvilke hørte op efter antagelig 2 Minutters Forløb, og Vidnet saa, at Lyset ombord paa „Alert“ slukkedes, hvorefter alt var stille. Paa Grund af Mørket kunde Vidnet ikke se, hvorledes „Alert“ sank. Dens Trosse sprang omtrent en Favn fra „Kronprinsesse Viktoria“s Halegat.

Indstævnte gjør, som det vil fremgaa af hans Paastand, gjældende, at der ikke foreligger Bjergning i Sjøfartslovens Forstand, men kun Assistance. Der anføres i saa Henseende, at „Kronprinsesse Viktoria“ ikke var stedt i nogen overhængende Fare. Subsidiært fremholdes, at Bjergningen har foregaaet uden at Bjergerne eller deres Eiendele har været udsat for nogen Fare. Der henvises i saa Henseende til „Argus“s Beretning, hvoraf fremgaar, at der ikke har været saa megen Sjø, at det synderlig har generet Bugseringen. Indstævnte protesterer mod, at der af den indtrufne Ulykke med „Alert“ udledes, at der har været Fare paafærde, idet man, da denne Ulykke indtraf, allerede var i smult Vand, og det efter Indstævntes Mening ikke kan være tvivlsomt, at Skylden for Ulykken helt og holdent maa søges ombord i „Alert“. Endelig benægter Indstævnte, at Omstændighederne var saadanne, at de nødvendiggjorde Anvendelsen af to slige Slæbebaade.

Retten skal bemærke, at den antager, at der *in casu* foreligger Bjergning. I saa Henseende henvises til de foran fra Sjøforklaringerne refererede Oplysninger angaaende „Kronprinsesse Viktoria“s Stilling, der uden Tvivl maa betegnes som farefuld, idet det er paa det Rene, at den manglede Propel og ikke havde tilstrækkelig Seilføring til at kunne manøvreres og derfor laa og drev for Vind og Strøm uden Styreevne, udsat for Braadsjøer, der har knust den ene og beskadiget den anden Livbaad. Det maa ogsaa unægtelig betragtes som en betegnende Kjendsgjerning, at en større Del af Besætningen har fundet Situationen saa kri-

tisk, at de uden Kapteinens Samtykke har villet forlade Skibet, og at et Forsøg herpaa mislykkedes paa Grund af den høie Sjø. Retten finder ogsaa, at Bjergningen maa siges at have foregaaet under vanskelige og farefulde Omstændigheder, selv om det synes at maatte indrømmes, at den med „Alert“ indtrufne Ulykke er at tilskrive Feilstyring fra dens egen Besætnings Side. Ved Bjergelønnens Ansættelse bliver videre at tage Hensyn til, at de to Bugserbaade foruden sit eget Mandskab maatte leie flere Mand til Extrahjælp. Retten kan ikke give Indstævnte Medhold i, at Omstændighederne ikke har nødvendiggjort Anvendelse af begge Slæbebaade, ihvertfald kunde dette ingenlunde paa Forhaand antages. Værdien af „Alert“ og „Argus“ er ikke opgivet, kun anført at være betydelig. Det bjergede Skibs Taxt opgives til 75000 Kr. og dens Ladning til 5000 Kr. Under Hensyn til det saaledes Oplyste ansætter Sjøretten Bjergelønnen til 10000 Kr. Det er af Citantskabet henstillet til Sjøretten at bestemme Godtgjørelsen særskilt for „Argus“ og „Alert“, da de ikke har de samme Eiere. I Henhold hertil fordeles Bjergelønnen saaledes, at der paa „Argus“ falder 7000 Kr. og paa „Alert“ 3000 Kr. I Bjergelønnen er indbefattet ogsaa de „Argus“ og „Alert“ medfølgende Lodsers tilkommende. Derimod er ikke Hensyn taget til den „Kronprinsesse Viktoria“s Lods, Wilhelm Christoffersen, efter Lodslovens § 37 eventuelt tilkommende Extrabetaling, der ansees Citantskabet uvedkommende. Sagsomkostninger er ikke paastaaet.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Dampskibet „Kronprinsesse Viktoria“s Rederi og „Bergens Dampskibsassuranceforening“ bør til Bugserdampskibene „Argus“s og „Alert“s Rederier betale i Bjergeløn 10000 — ti tusinde — Kroner, deraf til „Argus“s Rederi 7000 — syv tusinde — Kroner og til „Alert“s Rederi 3000 — tre tusinde — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl. *J. R. Simonsen.* *H. J. Engelsen.*

12.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 26de Januar 1900.

Jagt „Anna"s Rederi
(Sagf. C. Daae Olsen)
mod
Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab
(Sagf. Wiig).

Under Slæbning stødte en Jagt og sank kort efter. Jagtens Eier tilkjendtes Erstatning efter Skjøn hos Slæbebaadens Rederi, idet Retten efter det under Vidneforklaringerne oplyste maatte antage, at Ulykken skyldtes den Omstændighed, at man ombord i Slæbebaaden havde undladt at følge den sædvanlige Farled og derved var kommet ind i urent og ukjendt Farvand, hvor Ulykken skete.

Ved Sjøretsstævning af 19de Juli 1899 har Lasse Antindsen Vangsnæs og Johannes Knudsen Vangsnæs sagsøgt Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab til Betaling af Skadeserstatning i Anledning af, at Citanternes Jagt „Anna" sank i Kalsfjorden Natten mellem 28de og 29de Juni sidstleden. I Stævningen anføres: „Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskabs Skib „Balder" afgik Onsdag Aften den 28de Juni sidstleden fra Bergen med en Jagt „Anna" paa Slæb indeholdende Kul at losse i Sogn. Paa Grund af Uforsigtighed og Ukyndighed fra „Balder"s Side tog Jagten Grund i Kalsfjorden. Slæberen brak, Jagten styredes mod Land, men sank, før Land naaedes." Principalt paastaar Citantskabet sig tilkjendt Kr. 1 807,02 med lovlige Renter. subsidiært Erstatning efter Skjøn paa Indstævntes Bekostning. og i begge Tilfælde Sagsomkostninger. Indstævnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger under Paaberaabelse af, at ingen Uagtsomhed kan lægges „Balder"s Besætning tillast. Ved den for „Balder" den 4de Juli 1899 optagne Sjøforklaring er det oplyst, at „Balder"s Besætning regelmæssig bestaar af 3 Mand foruden Kapteinen og Styrmanden, men ved denne Leilighed var den ene af Mandskabet i Land, hvorhos Styrmanden og den ene af Matroserne var tilkøis, saaledes at det kun var Kapteinen og en Mand, den 19 Aar gamle Saron Jakobsen, som var paa Dækket, da Uheldet indtraf. Kapteinen havde en Stund før Uheldet været nede fra Kommandobroen for at gaa ned paa Klosettet; han siger selv, at han ikke var borte mere end „gode 10 Minutter". Saron Jakobsen anslaar hans Fravær til „antagelig omkring 5 Minutter". Før han gik ned, havde han sagt til

Saron, at han skulde styre østenom Strindholmen; men da han kom op paa Broen igjen, saa han, at „Balder“ var kommet vest af Strindholmen. Da han af Kartet saa, at der var seilbart i Sundet mellem Leiholmen og den større Ø, holdt han den Kurs med Tanke paa, naar han var kommen forbi Leiholmen, at gaa ind den vanlige Led for at komme op i Bakkesundet. Saron Jakobsen prover, at Kapteinen, før han gik ned, havde pegt paa nogle Holmer, som de havde ret forud, og sagt, at Vidnet skulde styre østenfor Holmen, men da Kapteinen efter sit korte Fravær kom op paa Kommandobrettet igjen, var de kommen paa Vestsiden af Holmen. De fortsatte Kursen paa Vestsiden af Holmen, og da de var kommet op i et Sund, hørte han et Smæld, og da han saa sig bag, saa han, at Slæberen var brækket. Efterat Slæberen var sprængt, holdt Jagten østover. Han tror, at der kunde være omkring 10 Minutter fra Slæberen brækkede og til Jagten sank. Jagtens Fører, den ene af Citanterne i nærværende Sag, har under „Balder“s Sjøforklaring anført, at han selv stod ved Roret paa Jagten, da Ulykken indtraf. Han kjendte, at Jagten tog Grunden en Gang, men kom over; lidt efter tog den Grunden anden Gang, og da brækkede Slæberen. Jagten havde saa megen Fart, at den skjød videre fremover, og da tog den Grund for tredie Gang. Det bestrides fra Indstævntes Side, at Jagten har taget Grund, før Slæberen sprang, idet hverken „Balder“s Kaptein eller Saron Jakobsen, efter hvad de forklarer, har mærket noget dertil. Ved det under Sagen afhørte 1ste Hovedvidnes Prov maa det imidlertid ansees bevist, at Jagten har taget Grund to Gange klods efter hinanden og at Slæberen sprang ved anden Grundstødning (1ste Hovedvidnes Svar ad Sp. 6 og 7, jfr. 2det Hovedvidnes Svar ad 15 og 16). At der fra Jagtens Besætnings Side er udvist nogen Uforsigtighed enten før eller efter Grundstødningen, foreligger der ikke nogen Grund til at antage. Det er af 1ste Hovedvidne provet, at Jagten styrede ret efter det slæbende Dampskib, og af samtlige Hovedvidners Forklaring fremgaar det, at der efter Stødene ikke levnedes Tid til at faa Trosse iland eller træffe andre Foranstaltninger til Bjergning af Jagten. Den sank saa hurtigt, at man ikke engang fik Tid til at bjerge sit Tøi. At Jagten, som af Indstævnte antydet, har været saa læk og daarlig, at Grunden til Uheldet kan søges deri, er der efter det foreliggende heller ingen Grund til at antage. Ifølge 1ste og 2det Hovedvidnes Prov lækkede Jagten ikke, saa at det var til nogen Skade. 1ste

Hovedvidne prover derhos udtrykkelig, at den 10 Minutter før Ulykken var lænspumpet. Derimod finder Retten, at der fra den slæbende Dampbaads Side maa siges at være udvist Uagtsomhed derved, at den istedetfor at følge den sædvanlige Led østenom de nævnte Holmer, har holdt vestenom samme og derved er kommet ind i urent og ukjendt Farvand. At Uheldet er at tilskrive denne Omstændighed, kan Retten efter de foreliggende Oplysninger ikke anse tvivlsomt, og det følger heraf, at Indstævnte ikke kan undgaa at erstatte Citantskabet den ved det Indtrufne forvoldte Skade. Da Indstævnte har benægtet Citantskabets Opgave over Skadens Størrelse, vil Erstatningen blive at fastsætte ved Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning. Erstatningsbeløbet maa dog ansees begrændset opad ved det af Citantskabet principalt fordrede Beløb, Kr. 1 807,02. Processens Omkostninger antages at burde udredes af Indstævnte med Kr. 100.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab, bør til Citantskabet Lasse Anfindsen Vangsnæs og Johannes Knudsen Vangsnæs betale Erstatning efter Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, for den Skade, der er Citantskabet paaført ved, at dets Jagt „Anna“ Natten mellem 28de og 29de Juni 1899 sank i Kalsfjorden. Af Skjønsbeløbet, der ikke maa overstige Kr. 1 807,02, svares 4 af Hundrede i aarlig Rente fra 19de Juli 1899, til Betaling sker. I Sagsomkostninger bør Indstævnte til Citantskabet betale 100 — et Hundrede — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl. C. Lund. H. J. Engelsen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 4 | **Aargang I** | **1900**

13.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 16de Februar 1900.

Ole R. Olsen
(Adv. Wiese)
mod
Solheims Oljebrik
(Adv. Knudsen).

Indstævnte havde af Citanten leiet en Skude, som han lastede med Linfrø, der oplossedes fra et Dampskib, ved Siden af hvilket bemeldte Skude laa fortøiet. Om Natten sank Skuden, men optoges senere, og dens Eier (Citanten) forlangte af Leieren Erstatning for den Skade, der var paaført Skuden, ved at den gik tilbunds. Citanten blev ved Dommen tilkjendt Erstatning, idet Retten gik ud fra, at Uheldet ikke var at tilskrive nogen Feil eller Mangel ved Skuden, og at det maatte paahvile Leietageren at paavise en antagelig og ham utilregnelig Grund til det indtrufne Uheld, hvilket Leietageren ikke havde været istand til.

Ole R. Olsen sagsøger i Henhold til Sjøretsstævning af 21de Marts 1899 Firmaet „Solheims Oljefabrik“ a) for Leie af en Skude i 45 Dage samt for Reparationsomkostninger m. v. i Anledning af, at nævnte Skude, medens den benyttedes af Fabriken, sank tilbunds, angiveligt paa Grund af forsømmeligt Forhold fra Fabrikens Side, og for Slæbning af en Flagemær, der ved samme Leilighed var drevet ud paa Lungegaardsvandet — tilsammen Kr. 469,25 og b) for diverse Skudeleie tilsammen Kr. 31,50, ialt Kr. 500,75, hvilket Beløb Citanten efter forgjæves Forligs-

prøve paastaar sig tilkjendt med Renter og Omkostninger. Indstævnte erkjender Rigtigheden af det under b) anførte Beløb. men paastaar sig dog under Benægtelse af at skylde det under a) omhandlede Beløb helt frifunden, idet han gjør gjældende, at dens Kontrakrav paa Citanten for Udgifter ved Optagningen af Skuden beløber sig til mere end de under b) omhandlede Kr. 31,50. Indstævnte paastaar sig derhos tilkjendt Forsvarsomkostninger. Hvad angaar de faktiske Omstændigheder ved det indtrufne Uheld foreligger der efter de afholdte Sjøforklaringer i det Væsentlige følgende Oplysninger: Verksmesteren ved den indstævnte Fabrik har provet, at der den 11te Marts (1898) blev losset fra Dampskibet „Themis" i endel Skuder Linfrø, hvis Modtager var Indstævnte. Losningen sluttedes Kl. 8, og to Skuder blev da liggende ved Siden af „Themis", en forud og en agterud. Den næste Morgen opdagedes, at den Skude, der laa agterud. og i hvilken der var losset ca. 61 Tons Linfrø, var sunket. Vidnet havde den foregaaende Aften forespurgt hos Arbeiderne, som havde været med ved Losningen, om Skuderne var ordentlig fortøiede, hvilket de opgaves at være. Der blev under Losningen gjentagende Gange prøvet, om Skuden trak Vand, men det viste sig, at saa ikke var Tilfælde. Der var ingen Vagt paa selve Skibet, men de Arbeidere, som arbeidede om Natten paa Fabriken, var givet Ordre til at holde Øie med Skuden. Da en elektrisk Lampe brændte hele Natten, havde disse Arbeidere god Anledning til at iagttage Skuden, som laa mellem „Themis" (der var fortøiet i den Land nærmest liggende Bøie) og Land. To af de nævnte Arbeidere er afhørt som Vidner og har bekræftet, at 1ste Vidne havde paalagt Arbeiderne at se godt efter Skuden om Natten, samt at denne laa klart belyst af den elektriske Buelampe. 6te Vidne siger, at han saa den mange Gange i Løbet af Natten. Ikke destomindre har intet kunnet oplyses om selve Synkningen eller om Grunden til samme. Ingen har seet den synke. 6te Vidne siger, at da han „efter Kl. 1 skulde se efter Skuden, var den sporløst forsvunden". 1ste og 2det Vidne udtaler begge, at der intet usædvanligt var at bemærke ved Skuden, og at der var pent Veir om Natten. 2det Vidne bekræfter, at Skuden om Aftenen var godt fortøiet, og at det under Pumpningen om Eftermiddagen havde vist sig, at den var tæt. Med Hensyn til den i Citantens Paastand omhandlede Slæbning af en Flagemær, er det ved Vidneførselen oplyst, at en tom Skude var fortøiet i den sunkne Skudes Pumpe. Denne

tomme Skude fandtes følgende Morgen i Store Lungegaardsvandet. Ved den afholdte Besigtelse over Skuden efter Optagningen har Sjøretten udtalt, at ingen ydre Skade vistes paa Skuden, og at ingen nævneværdig Lækage kunde iagttages. Den erklæredes fuldt tjenlig til at føre hvilkensomhelst Last. To Arbeidere, som har deltaget i Rengjøringen af Skuden hos Rolfsen i Nyhavn har dog forklaret, at to Bord, et længere nede og det andet høiere oppe, begge paa Bagbords Side og begge under Vand, naar Skuden var lastet, blev erstattet med nye, da der i begge var en Sprække paa langs. Paa det øverste Bord var der ogsaa Mærker af et Stød ved Siden af Sprækken, som her viste sig at være ny. Hvorvidt Sprækken i det nederste Bord var ny eller gammel, har Vidnet ikke kunnet udtale sig om. Derimod har det ene af de nævnte Vidner tilføiet, at der paa den indvendige Side af det øverste Bord viste sig friske Fliser efter et nyt Bræk. Indstævnte hævder, efter hvad der saaledes foreligger, at der ikke fra Indstævntes Side i Behandlingen af Skuden har været tilsidesat pligtmæssig Agtsomhed, og at Fabriken saaledes maa være ansvarsfri. — Det er paa det Rene, at Indstævntes Folk ikke paa Forhaand havde henvendt sig til Citanten med Anmodning om Leie af den omhandlede Skude, men overensstemmende med, hvad der erkjendes at være Praxis i Bergen, har taget den blandt de Leieskuder, som findes paa Vaagen, for saa efter Afbenyttelsen at henvende sig til Eieren og betale sædvanlig Leie. Paa den her nævnte Omstændighed bygges dog ikke af Citanten, uden forsaavidt at han hævder, at der i denne Slags Leieforhold maa paahvile Leietageren en skjærpet Agtsomhedspligt og Bevisbyrde, eftersom Udleieren faktisk er afskaaret Adgangen til at forhindre Leieforholdets Indgaaelse med Personer, som han af en eller anden Grund ikke vilde frivilligen have indladt sig med. Han mener derfor, at Indstævnte maa have den fulde Bevisbyrde for, at det Passerede ikke i nogensomhelst Maade kan tilskrives manglende Agtsomhed fra dens Side. Indstævnte bestrider denne Betragtningsmaade, idet den anfører, at en Skudeeier ved at give misliebige Personer udtrykkelig Besked om, at han ikke vil, at de skal faa leie hans Skuder, kan bevirke, at disse, om de desuagtet tager Skuden, endog bliver ansvarlig for Casus.[1])

Retten skal bemærke, at man efter det Oplyste maa gaa ud fra, at Uheldet ikke er at tilskrive nogen Feil eller Mangel ved

[1]) d. v. s. tilfældig Skade, som ikke kan tilregnes nogen.

Skuden, og der synes under disse Omstændigheder at maatte kunne kræves af Leietageren, at han for at være ansvarsfri, paaviser en antagelig og ham utilregnelig Grund til det indtrufne Uheld. Saalangt fra at have paavist nogen casuel Aarsag til Begivenheden, har Indstævntes Folk overhovedet ikke kunnet give nogensomhelst Forklaring til det Indtrufne, og den Omstændighed, at Begivenheden har kunnet foregaa uden at observeres tyder paa, at der ikke har været udvist tilbørlig Agtpaagivenhed fra Leietagernes Side. Retten finder under disse Omstændigheder, at Indstævnte ikke kan undgaa at bære Ansvaret for Skudens Synkning og erstatte Eieren den ham derved paaførte Skade. Med Hensyn til dennes Udstrækning finder man imidlertid, at Citantens Paastand omfatter mere, end hvad der bevislig er en Følge af Skudens Synkning. Man maa nemlig efter den stedfundne Sjøretsbesigtelse gaa ud fra, at nogen Reparation af Skuden ikke har været paakrævet af det indtrufne Uheld, idet der, som før nævnt efter hvad Besigtelsen udtaler, ikke kunde paavises nogen udvendig Skade og ingen nævneværdig Lækage og Skuden ansaaes fuldt tjenlig til at føre hvilkensomhelst Last. Hvad der som foran refereret er provet af de to Arbeidere fra Nyhavn om et Par Sprækker m. v., finder Retten ligeoverfor Sjøretsbesigtelsen ikke at kunne tillægge afgjørende Betydning. De paastaaede Reparationsomkostninger, der beløber sig til Kr. 271,75 og Leiegodtgjørelsen for Tiden fra 4de December (Besigtelsen afsluttedes d. 3die s. M.) til 5te Januar Kr. 100,00, tilsammen Kr. 371,75, bliver saaledes at fratrække det under a) paasøgte Beløb Kr. 469,25, medens Resten Kr. 97,50 + Beløbet under b) Kr. 31,50, tilsammen Kr. 129,00 bliver at tilkjende Citanten. Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Solheims Oljefabrik, bør til Citanten Ole R. Olsen betale 129 — et Hundrede og ni og tyve — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 25de Marts 1899 til Betaling sker, men bør forøvrigt for Citantens Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves. Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl. *Ths. Svanøe.* *O. O. Bergh.*

14.

Dom, afsagt af Christiania Sjøret den 28de Februar 1900.

Aktieselskabet „Tourist"

mod

Direktør Anth. Norstraum.

Ved Salg af et Dampskib forbeholdt Sælgeren sig Leie af samme for et Tidsrum af 3 Aar i Maanederne 15de September til 15de April. Han nægtede imidlertid at betale Leien, fordi Dampskibet først var leveret ham den 29de September og desuden, efter hans Paastand, i ukontraktsmæssig Stand. Da han sagsøgtes til Betaling af Leien, anlagde han Kontrasøgsmaal med Paastand paa Leieforholdets Ophævelse og Erstatning for paastaaet Kontraktsbrud. Kontrasøgsmaalet blev imidlertid afvist *ex officio*,[1] fordi Forligsmægling ikke var anstillet, og Leieren blev dømt til at betale Leien med forholdsmæssigt Fradrag for Tiden 15de—29de September, idet Retten fandt, at Skibet ikke havde været i ukontraktsmæssig Stand, og at Leveringen den 29de istedetfor den 15de September skyldtes den Omstændighed, at Parterne efter Kontraktens Afslutning havde truffet et andet Arrangement end oprindelig aftalt med Hensyn til Skibets Indredning, forsaavidt angik Lugarer etc. i Rummene under Dæk.

Ved Kjøbekontrakt af 25de April 1898 solgte Direktør Anth. Norstraum Dampskibet „Tourist" til Kjøbmand Chr. S. Magnus, Bryggeribestyrer K. Oppegaard og Agent Charles Bennett for en Kjøbesum af Kr. 24 000, og saaledes, at Fartøiet den 2den Mai næstefter skulde overtages af Kjøberne i den Stand, hvori det befandt sig ved Kontraktens Afslutning. Salget foregik paa Vilkaar, der omhandles i 4 i Kontrakten indtagne Poster, hvoraf Post 2 og 3 ere saalydende:

Post 2. Kjøberne eller deres Successors indgaar paa at foretage Forandringer med Hensyn til Indredning af Lugarer etc. i Skibet efter en af Sælgeren fremlagt Plan for indtil et Beløb af Kr. 2 000. Skulde Omkostningerne hermed overstige denne Sum, betales Differancen af Sælgeren.

Post 3. Sælgeren leier og Kjøberne udleier S/S „Tourist" for Leierens Risiko for et Tidsrum af 3 — tre — Aar i Maanederne 15de September til 15de April for en omforenet aarlig Leie af Kr. 2 500 — to Tusinde fem Hundrede Kroner —, hvoraf Halvdelen betales den 31te December og det Resterende ved Baadens Tilbagelevering den 15de April. Leien tager sin Begyndelse fra 15de September d. A. Alle Udgifter vedrørende

[1]) d. v. s. paa Embedsvegne, altsaa selv om Paastand om Afvisning ikke er nedlagt.

Driften etc. saavelsom Assurance betales under Leietiden af Leieren, og skal saavel Baadens Fører som dens Maskinist tages i hans Tjeneste, hver til en maanedlig Gage af Kr. 150, dog for Førerens Vedkommende paa Betingelse af, at han kan virke som en duelig Assuranceagent, ellers forbeholder Leieren sig at reducere dennes Gage i passende Forhold. Leieren forpligter sig til at tilbagelevere Baaden i den Stand, hvori den blev udleveret. naar undtages hvad Slid og Ælde maatte have forvoldt."

Den 31te Oktober 1898 lod Aktieselskabet „Tourist" en Kvittering betræffende den s. D. i Henhold til Kjøbekontraktens 3die Post forfaldne Halvpart af 1ste Aars Leie eller Fragt præsentere for Direktør Norstraum, der imidlertid nægtede at betale samme, hvorefter nævnte Aktieselskab ved Sjøretsstævning af 6te Januar 1899, irettefört den 11te s. M., har saggivet ham, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet ham tilpligtet at betale Kr. 1 000 med Renter og Sagsomkostninger, idet bemærkes, at den i Kjøbekontrakten fastsatte aarlige Leie senere er nedsat til Kr. 2 000. Ved Kontinuationsstævning af 20de April 1899 har Citantskabet derhos under Sagens Gang saggivet Indstævnte til Betaling af den pr. 15de April 1899 forfaldne 2den Halvdel af 1ste Aars Leie eller Fragt for „Tourist" og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet ham tilpligtet at betale yderligere Kr. 1 000 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte har under 20de Februar 1899 udtaget Kontrastævning, og ved sammes Iretteførelse den 1ste Marts næstefter nedlagt saadan Paastand:

„1. At det i Kjøbe- og Leiekontrakt af 25de April 1898 mellem Citantskabet og Kontracitanten oprettede Leieforhold ophæves.

2. At Citantskabet tilpligtes at betale Kontracitanten Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Citantskabets Bekostning, for alt Tab og Skade forvoldt ved, at Dampjagten „Tourist" er leveret Kontracitanten den 29de istedetfor den 15de September 1898, og ved, at „Tourist" ikke er leveret i kontraktsmæssig og brugelig Stand og ved at Kontracitanten af den Grund har maattet opgive sin Expedition før Tiden, med Renter af Skjønsbeløbet fra 20de Februar 1899, — denne Erstatning at likvidere forsaavidt fornødiges i Citantskabets tilgodehavende Leie fra 29de September 1898 til 3die Februar 1899, at beregne efter Kr. 285,71 pr. Maaned.

3. At Kontracitanten frifindes for Citantens Tiltale, samt at Citantskabet tilpligtes at betale Kontracitanten Sagens Omkostninger i Hoved- og Kontrasøgsmaalet med et tilstrækkeligt Beløb."

Det er paa det Rene, at Indstævnte, der er Generaldirektør for Livsforsikringsselskabet „Star", leiede „Tourist" i det Øiemed, at hans Kontorpersonale skulde have sin Bolig og sit Kontor ombord sammesteds under den Expedition, som Fartøiet maatte blive beordret til at foretage i Leiemaalstiden, samt at Indstævnte kun har benyttet Skibet fra 29de September 1898 til 3die Februar 1899, hvilken sidste Dag han stillede det til Disposition for Citantskabet.

Foreløbig bemærkes, at den fremlagte Kontrastævning Intet indeholder om tilsigtet Forligsprøve samt at Forligsmægling ikke har været anstillet i Anledning af Kontrasøgsmaalet. Denne Omstændighed antages at medføre, at Kontrasøgsmaalet *ex officio*[1] maa blive at afvise (cfr. Forll.s § 28, Litr. a), og Retten vil følgelig kun have at afgjøre, hvorvidt der efter det Oplyste foreligger Omstændigheder, der lede til hel eller delvis Frifindelse for Indstævnte.

Indstævnte har til Støtte for sin Paastand paaberaabt, at „Tourist" uden Skyld fra hans Side blev leveret ham den 29de istedetfor den 15de September 1898, og at Fartøiet paa Leveringstiden ikke var i kontraktsmæssig og brugelig Stand. Med Hensyn til sidstnævnte Indsigelse har Indstævnte henvist til en Skrivelse fra hans Advokat til Citantskabets Sagfører af 2den November 1898, der er fremlagt i Afskrift som Bil. 16 ad 4, og i hvilken der under 8 Numere er opregnet de Mangler og Feil, som klæbede ved Skibet, da han overtog dette i Henhold til Kjøbekontraktens 3die Post. Bemeldte paaberaabte Mangler og Feil maa imidlertid, bortseet fra de under No. 5 og No. 7 i nævnte Skrivelse omhandlede, der særskilt vil blive drøftede nedenfor, i og for sig ansees som betydningsløse, ligesom de ogsaa ifølge 1ste og 3die Hovedvidnes Prov for en stor Del blev afhjulpne før „Tourist" afreiste herfra den 29de September 1898. Under No. 5 i den omtalte Skrivelse er fremholdt, at „Tourist"s Dæk var i en høist mislig Forfatning og saa utæt, at Regn og Sjøskvæt sivede igjennem paa Borde og Sofaer, hvilket bevirkede, at man maatte ligge med Regnkappe over sig, og at alt Kontor-

[1]) Se Anm. S. 53.

arbeide maatte ophøre i Regnveir og under Sjøskvæt. Der er videre anført, at Dækket ikke engang paa vanlig Maade kunde spyles uden at Vandet sivede igjennnem, og at Drivningen var saa løs, at man kunde kjøre Kniven ned til Skaftet. Ved de af 1ste, 2det, 3die og 4de Kontravidne afgivne Prov, maa det ogsaa ansees bevist, at Dækket forud paa „Tourist“ under Skibets Expedition Vinteren 1898—1899 var saa utæt, at der trængte Vand igjennem samme og dryppede ned i de underliggende Rum. 1ste og 3die Hovedvidne har imidlertid begge provet, at der ikke mærkedes nogen Utæthed i Skibets Dæk Sommeren 1898 eller ved dets Afgang herfra den 29de September 1899, hvorfor Retten maa gaa ud fra, at den af Kontravidnerne omtalte Utæthed først har vist sig efter sidstnævnte Dag, og der var saaledes ingen Opfordring for Citantskabet til før Afreisen at iverksætte nogen Drivning af Dækket, saameget mindre som saadan Drivning ifølge 1ste og 3die Hovedvidnes Udsagn havde fundet Sted Vaaren 1898. Efter Rettens Opfatning kan den omtalte Utæthed forøvrigt ikke under nogen Omstændighed have gjort Fartøiet usjødygtigt eller ubrugeligt til det af Indstævnte tilsigtede Øiemed, ligesom den antagelig kunde have været afhjulpet med ringe Udgift og Tidstab, og den kan følgelig ikke fritage Indstævnte for at betale den stipulerede Leie. Da Utætheden ifølge 1ste Kontravidnes Prov vedblev at være tilstede under hele Turen uden at blive afhjulpet, bliver der ikke Spørgsmaal om at gjøre noget Fradrag i Leien for udlagte Reparationsomkostninger. Under No. 7 i Indstævntes Advokats Skrivelse er fremholdt, at „Tourist“s Baade vare i saa daarlig Forfatning, at de randt fulde af Vand saasnart de blev sat ud. Ved 1ste og 2det Kontravidnes Prov er det vistnok ogsaa godtgjort, at Fartøiets Jolle randt fuld af Vand. første Gang den blev brugt; derimod var Skibets Pram efter bemeldte Vidnes Mening brugbar, ihvorvel den var lidt læk. Da det imidlertid ved 3die Hovedvidnes Prov maa ansees godtgjort. at den omtalte Feil ved „Tourist“s Jolle blev udbedret af Skibets Dæksmand, og at Jollen derefter var i fuldt brugbar Stand og blev benyttet, kan Feilen selvfølgelig ikke håve havt den ringeste Indflydelse paa Skibets Brugbarhed til den tilsigtede Expedition.

Retten har derefter at prøve Betydningen af den Indsigelse fra Indstævntes Side, der gaar ud paa, at „Tourist“ uden Skyld fra hans Side først leveredes i færdig Stand den 29de September 1898 istedetfor som i Kjøbekontraktens 3die Post bestemt den

15de s. M. Efter de foreliggende Oplysninger maa Retten gaa ud fra, at Kjøbekontraktens 2den Post refererer sig til en af Indstævnte dengang udarbeidet Plan til Porandring af „Tourist“s Indredning forsaavidt angaar Skibets Lugarer etc. i Rummene under Dæk, men at Citantskabet efter Kontraktens Afslutning fandt Indstævntes Plan mindre hensigtsmæssig for Skibets Sommerbrug, og at der som Følge heraf kort Tid efter den 25de April 1898 fandt Underhandling Sted mellem Ch. Bennett, der er „Tourist“s korresponderende Reder, og Indstævnte om Afændringer i bemeldte Plan, hvorhos 3die Hovedvidne, som var tilstede ved Leiligheden, af Indstævnte anmodedes om at fremkomme med en Plan for Ombyggelse til Vedtagelse af Parterne. I Betragtning af sidstnævnte Vidnes Prov maa Retten videre gaa ud fra, at Ch. Bennett og Indstævnte ved samme Leilighed kom overens om at udsætte med Ombygningen af „Tourist“ til Høsten s. A., idet det blev fremholdt, at man senere kunde enes om, hvilke Forandringer der skulde foretages i den af Indstævnte udarbeidede Plan. Efter forskjellige Forhandlinger og Brevvexlinger blev Parterne derpaa i September Maaneds første Halvdel (cfr. Bil. 5 og 6 ad 4) enige om de Forandringer, der i Anledning af Leieforholdet skulde foretages ombord i „Tourist“, og i Forbindelse hermed blev den oprindelig stipulerede Leie af Citantskabet nedsat til Kr. 2 000 pr. Aar (cfr. Bil. 5 ad 4). De sidstomtalte Forandringer vare tilendebragte den 27de September 1898 (cfr. Bil. 12 ad 4 og Ingeniør Conradi's Rapport, hvoraf Afskrift er vedheftet Bil. 15 ad 4), og i Skrivelse til Citantskabet af 28de s. M. (Bil. 14 ad 4) erklærede Indstævnte, at han samme Dag overtog Fartøiet. Efter det Oplyste foregik Overtagelsen imidlertid først den følgende Dag ($^{29}/_{9}$), idet Skibet faktisk først da var færdig til Afgang. I Betragtning af det saaledes Passerede finder Retten ikke, at det særskilt kan lægges nogen af Parterne tillast, at „Tourist“ ikke blev færdig til den 15de September 1898, idet dette formenes at være en Følge af den efter Aftale stedfundne Udsættelse med Ombygningens Iverksættelse til Høsten 1898, samt af, at endelig Bestemmelse om de Forandringer, som skulde foretages, først blev truffet en Uges Tid før sidstnævnte Datum. Uagtet Citantskabet altsaa ikke bærer Skylden for, at Forandringerne ombord i „Tourist“ først var tilendebragt den 29de September 1898, antages denne sidste Omstændighed dog at maatte medføre, at Leien først kan beregnes fra nævnte Dag, idet det ikke skjønnes rettere, end at begge Parter, ialfald da Bil. 5 og

6 ad 4 bleve skrevne, maa have indseet og forudsat Muligheden af, at Skibet ikke kunde blive færdigt før efter den 15de September 1898, og derfor ogsaa maa antages at have ment, at Leien først skulde begynde at løbe fra den Dag, da det var i færdig Stand.

Efter det Anførte maa Indstævnte, uden at det selvfølgelig kan komme i Betragtning, at han den 3die Februar 1899 har stillet Skibet til Disposition, tilpligtes at betale Citantskabet Kr. 2 000 med Fradrag af Kr. 142,85, som efter en maanedlig Leie af Kr. 285,71 repræsenterer Leie for Tidsrummet fra 15de til 29de September 1898, eller Kr. 1 857,15 med 4 pCt. Renter af Kr. 857,15 fra 6te Januar til 20de April 1899 og af Kr. 1 857,15 fra sidstnævnte Datum til Betaling sker. Sagens Omkostninger, som Indstævnte antages at burde tilsvare, billiges med Kr. 180.

Førstvoterende, som modtog Sagens Dokumenter til Votering den 9de Januar d. A., skal bemærke, at han ved hyppige Retsadministrationer og ved Votering i ældre mere presserende Sager har været hindret fra tidligere at afgive sit Votum i nærværende Sag.

Thi kjendes for Ret:

Kontrasøgsmaalet afvises. Direktør Anth. Norstraum bør til Aktieselskabet „Tourist" betale 1 857 — atten Hundrede og femti syv — Kroner 15 — femten — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af Kr. 857,15 fra 6te Januar til 20de April 1899 og af Kr. 1 857,15 fra sidstnævnte Datum til Betaling sker, men forøvrigt for Sidstnævntes Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger betaler Norstraum til Aktieselskabet „Tourist" med 180 — et Hundrede og otti — Kroner.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

G. Bull. *Thomas Bech.* *M. Saxlund.*

15.

Dom, afsagt af Egersunds Sjøret den 7de Februar 1900.

Bjergningsdampskibet „Achilles"s Reder, Dykkerchef Olsen,

mod

Kapteinen og Rederiet af Barkskib „Cito" af Christiania.

Et trælastet Skib, der, efter at have været paa Grund og kommet af igjen, var blevet lækt og tildels havde mistet Dækslasten, kom i Storm op under den norske Kyst i Nærheden af Lister, hvor Mandskabet først forlod Skibet, men senere gik ombord igjen, da en Slæbebaad nærmede sig. Slæbebaaden fik Slæber ombord, som imidlertid Kapteinen strax lod kaste los igjen, hvorpaa Skibet for sine Seil fortsatte ind i Skjærgaarden ved Egersund. Her tabte imidlertid Skibet Styringen og havde kun Valget mellem at ankre eller tage Slæbebaaden tilhjælp, hvilket sidste Kapteinen bestemte sig til, hvorpaa Skibet blev indslæbt til Egersund. Retten fandt, at der ikke forelaa Bjergning, men tilkjendte Bugserbaaden for udført Assistance og Slæbning Kr. 1 100. Skib og Ladnings Værdi var ansat til Kr. 11 800.

Barkskib „Cito" af Christiania afreiste den 1ste Oktober 1899 med en Ladning Splitved fra Lovisa i Finland med Bestemmelse for Hull. Ifølge den optagne Sjøforklaring kom Skibet den 17de s. M. paa Grund i Renden ved Kjøbenhavns Red, men kom ved Assistance flot igjen og fortsatte Reisen den 22de Oktober. Da man var naaet henimod Skagen, udbrød en voldsom Storm, der drev Fartøiet tilbage forbi Anholt Fyrskib. Stormen vedvarede den følgende Tid og Skibet, der før havde været tæt, begyndte at blive lækt, hvilken Lækage efterhaanden tiltog.

Dækslasten dels skylledes overbord, dels lempedes af Hensyn til Skibets Manøvrering. Lørdag Aften den 4de November peiledes Lister Fyr i Synsvidden i S. O.; det var da voldsomt Veir, Sjøen brød igjennem Husene paa Dækket og bortskyllede det meste af Provianten og Besætningens Klæder, ligesom Skibets Karter og Journal gik tabt. Ved Middagstid den 5te November indfandt sig Redningsskøiten „Svolvær" og en Del af Mandskabet, hvis Kræfter var udtømte af de senere Tiders Anstrængelser, gik da ombord i denne, der holdt sig i Nærheden, idet man lagde „Cito" nordover for at naa Egersund.

Dampskibet „Sverre Sigurdssøn" passerede ud paa Eftermiddagen forbi og forsøgte at slæbe „Cito", men Slæberen gik løs og Dampskibet fortsatte sin Reise. Kapteinen og den gjenværende Besætning paa „Cito" gik, da det mørknede, ombord i Redningsskøiten og „Cito" drev da uden Besætning nordover. Klokken henved 2 om Morgenen den 6te November kom Damp-

skibet „Achilles“ tilstede. „Cito“ var da naaet lidt nordenfor Isaksfluen i Seilløbet til Egersund udenfor Viberoddens Fyr. Kapteinen samt Redningsskøitens Kaptein (1ste Ktr.vidne) gik ombord paa „Cito“, ligesom omtrent samtidig „Achilles“s Styrmand (6te H.vidne) ogsaa kom ombord. En Stund efter indfandt sig ogsaa en Lods fra Land (1ste H.vidne). Idet nu „Achilles“ nærmede sig for at bringe Slæber ombord i „Cito“, der dengang laa med Bougen i østlig eller, efter Rettens Antagelse, helst i nordostlig Retning, stødte „Achilles“ i Mørket med sin Forstavn imod „Cito“s Agterende, der blev noget beskadiget. Slæberen blev derpaa befæstet ombord i „Cito“ forud paa Styrbord, men da „Achilles“ begyndte at slæbe og „Cito“ fik Fart, kastede Kapteinen efter 1ste Ktr.vidnes Raad Slæberen los, hvilket efter 1ste Ktr.vidnes Forklaring var nødvendigt, da Fartøiet skar mod Landet og kom i en farlig Nærhed af dette. „Cito“ seilede nu uden Hjælp indover forbi Viberoddens Fyr og til tvers af Gillestadviken, hvor Fartøiet efter 1ste Ktr.vidnes Forklaring tog Dødvand, og, da Vinden var flauvet og der var stærk Modstrøm, mistede Styring. Man laa da under det østlige Land, og 1ste Ktr.vidne ligesom 1ste H.vidne varskoede Kapteinen paa „Cito“ om, at Anker maatte haves klart. Kapteinen og 1ste Ktr.vidne enedes imidlertid om at tilkalde „Achilles“, som derpaa fik Trosse og slæbte „Cito“ ind paa Egersunds nærliggende Havn.

Bjergningsdampskibet „Achilles“s Reder, Dykkerchef Olsen. har derefter ved Stævning af 20de December f. A. sagsøgt „Cito“s Kaptein, L. Norheim Kristiansen, og efter forgjæves anstillet Forligsmægling paastaaet sig hos denne og „Cito“s Rederi tilkjendt Bjergeløn efter Rettens Skjøn — idet Kr. 4 000 er fremholdt som passende Skjønsbeløb — samt Sagsomkostninger. Renter af Skjønsbeløbet er ikke paastaaet.

Indstævnte, til hvem Konsul T. H. Puntervold som mødende for Engelske Lloyds har sluttet sig, har benægtet, at der foreligger Bjergningstilfælde og har paastaaet Citanten tilkjendt en passende Godtgjørelse for Slæbning samt sig tilkjendt Sagsomkostninger; i Anledning den „Cito“ ved Kollisionen med „Achilles“ forvoldte Beskadigelse har Indstævnte paastaaet Citanten tilpligtet at betale Erstatning til Likvidation i den omhandlede Slæbningsgodtgjørelse.

Citanten har i sin Procedure først henpeget paa, at „Cito“s Situation, da den 2den Gang fik Slæber, nemlig efter at være kommen indenfor Viberoddens Fyr, var saadan, at da en Bjerg-

ning af Fartøiet fandt Sted; senere, efterat 6te H.vidne havde afgivet sin Forklaring, har Citanten under Henvisning til dette Vidneprov paastaaet, at ogsaa den 1ste Slæbning maa ansees som Bjergning i Lovens Forstand. Angaaende „Cito"s Stilling og Retning mod Land, da det 1ste Gang fik Slæber, er der Strid mellem Vidneprovene; ifølge et fremlagt Rids, hvorpaa Fartøiernes indbyrdes Stilling ved de to Anledninger er angivet, og hvis Rigtighed forsaavidt er bekræftet af 2det, 4de og 6te H.vidne, skal „Cito" da have ligget i sydøstlig Retning med Bougen mod Land og med bak Seil, saa Fartøiet havde Sig agterover. Første Ktr.vidne forklarer derimod, at han, da han kom ombord paa „Cito", tog Roret, og at Fartøiet strax lystrede dette, da det laa ret undaf Vinden, der efter det fremlagte Rids var S. S. O., samt seg forover, medens de forud var ifærd med at gjøre Slæberen fast. Dette skulde tyde paa, at Bougen maa have ligget mere nordover end Ridset viser, og isaafald maa Slæbningen, da Slæberen var befæstet paa Styrbord, have, som ogsaa 1ste Ktr.vidne paastaar, skurret Fartøiet indover mod Land og ikke, som det af de andre H.vidner proves, udover fra Land. Retten finder det imidlertid temmelig ligegyldigt, enten man i saa Henseende antager det ene eller det andet, da den under ingen Omstændighed kan tiltræde 6te H.vidnes Antagelse af, at „Cito" vilde have gaaet paa Land, om ikke „Achilles" dengang havde dreiet Fartøiet ud fra dette. Det er forsaavidt at mærke, at 1ste Vidne feilagtig antager, at Vinden var paalands (SV.), medens den efter Ridset var S. S. O. eller nogenlunde efter Seilløbets Retning. Og det lader sig ikke høre, at en Svingning udover med „Cito"s Boug skulde være til nogen Fordel, naar Faktum er, at „Cito", efterat Slæberen var kastet los, ikke stagvendte, men holdt af for Vinden (altsaa mod Land) og derunder paa egen Haand klarede dette. Efter Rettens Formening kan den her paapegede Slæbning ikke have været til nogen effektiv Hjælp for „Cito" og den Omstændighed, at Skibet trods adskillig Modstrøm seilede videre paa egen Haand og var under Kommando, viser noksom, at der ikke kan være Spørgsmaal om at henføre denne tilsigtede Assistance under Kategorien af Bjergning.

Angaaende de foreliggende Omstændigheder, da „Cito" 2den Gang, nemlig efter at være naaet indenfor Viberoddens Fyr og til tvers af Gillestadviken, fik Slæber fra „Achilles", fremholder Citanten, at „Cito" da var uden Kommando og efter al rimelig Beregning vilde være gaaet paa Land og blevet Vrag, om ikke

„Achilles“ ved Slæbning havde bjerget Fartøiet. 2det, 3die, 4de og 6te H.vidne udtaler sig ogsaa i denne Retning, idet de paapeger, at da „Achilles“ sidste Gang begyndte at slæbe, laa „Cito“ med Bougen mod Land ganske nær ind til dette med Sig indover. Første H.vidne, der som Lods kom ombord, da „Cito“ under Indseilingen var naaet omtrent midt imellem Viberoddens Fyr og Skarvøen, forklarer, at „Cito“, efter at være kommen tvers af Gillestadviken, mistede Kommando, antagelig fordi Vinden var løiet af, og Bougen skar da indover mod Land. Efter Vidnets Formening burde Varpanker da strax været ført ud, men trods Vidnets Henvendelse til Indstævnte gjordes intet i den Retning, hvorimod man raabte „Achilles“ an og tog Slæb. Vidnet mener, at uden denne Hjælp fra „Achilles“ vilde „Cito“ efter al Sandsynlighed være gaaet iland og blevet Vrag; dog tør Vidnet ikke sige, at Faren for „Cito“ var overhængende, idet Fartøiet nærmest Land muligens kunde have faaet Bagslag (Bagevje), hvilket ikke saa sjelden hænder med Fartøier paa dette Sted, og saadant Bagslag sætter gjerne Bougen fra Land. Stranden paa dette Sted er af og til steil, men der findes Slaggrunder eller Landgrunder, som paa enkelte Steder stikker frem. Første Ktr.-vidne forklarer, at „Cito“, da den var tvers af Gillestadviken, tog Dødvand, men styrede lidt af og til. Vidnet varskoede da Indstævnte om, at man maatte have et Anker klart, og efter Indstævntes Sigende var ogsaa Varpankeret klart ligesom Vidnet saa en Wire (Staaltraadtaug) paa Ruftaget i fuld Orden til at bruges. Vidnet og Indstævnte enedes imidlertid om, at det var at foretrække at tilkalde „Achilles“, som derpaa fik Trosse og slæbte Skibet ind. Vidnet mener ikke, at der ved denne Leilighed var nogen større Fare forhaanden, idet man kunde have kastet Varpankeret og, om dette havde dægget og Fartøiet var gaaet mod Fjeldet, kunde man have sat Trosse iland. Efter dette Vidnes Forklaring havde „Cito“, da Slæberen fra „Achilles“ var sat, saamegen Fart, at det staggede Strømmen. Retten kan efter de foreliggende Oplysninger og sin Opfatning af Situationen ikke gaa ud fra, at „Cito“, da det 2den Gang lod sig slæbe af „Achilles“, var i Nødstilstand og uden Hjælpemidler til foreløbig at klare sig uden saadan Hjælp. Det maa med 1ste og 4de Ktr.vidnes Forklaringer ansees godtgjort, at „Cito“s Varpanker laa paa Dækket forud klart til at benyttes; det er ligeledes paa det Rene, at Wiren var i Orden, og der manglede ikke tilstrækkeligt Mandskab til i en Fart at føre Ankeret ud, da

1ste H.vidne havde 3 Mand i en Baad ved Skibssiden, jfr. ogsaa 2det H.vidnes Forklaring om, at forsaavidt Toug og Anker havde været klart, vilde der have været Tid til at faa det udsat hurtigere, end man kunde erholde Slæber fra „Achilles.“ Da Veiret var stille, er det sandsynligt, at Varpankeret, hvis det havde været udsat i Tide, nemlig strax efterat Skibet var ude af Kommando, kunde have holdt Skibet ud fra Land og flot, indtil det med anden Assistance kunde være bragt i Sikkerhed. Det er overalt her god Ankerbund og Gillestadviken benyttes meget af Fartøier til Ankerplads. Heller ikke er Stedet særlig udsat for Havets Paavirkning, og nogen væsentlig Sjøgang var der ved Anledningen ikke. Det fremlagte Rids er ganske feilagtigt i sin Paavisning af Landets Beliggenhed, idet Stedet ligger betydelig mere beskyttet mod Havet end man efter Ridset skulde tro. Stedet ligger i Seilleden og alle Fartøier, der skal ud og ind, maa passere forbi; lang Tid kunde saaledes ikke hengaa, inden anden Assistance havde været forhaanden. Og man har at anskue Situationen, ikke som den var, da Slæberen var anbragt, men som den var, da man havde at træffe Valget mellem enten at hjælpe sig selv eller at benytte den Slæbningsassistance, der var forhaanden, og at man valgte den sidste, beviser i og for sig ikke, at man ei med betimelige Foranstaltninger kunde have bragt sig udenfor øieblikkelig Fare paa anden Maade.

Medens Retten saaledes kommer til det Resultat, at her ingen Bjergning foreligger, mener den dog, at Tilfældet ligger saa nær paa Grændsen af Bjergning, at der er Føie til at sætte Godtgjørelsen for Assistancen noget rundeligt, saameget mere som „Achilles“ ved denne Affære blev heftet henved et Døgn fra et andet Bjergningsarbeide i Rægefjord.

„Cito“ er i skadelidt Stand værdsat til.	Kr.	4 800
og Ladningen, bestaaende af ca. 184 Kubikfavne Splitved, til	„	7 000
Tilsammmen	Kr.	11 800

Det er af Citantskabet fremholdt, at „Achilles“ under den sidste Episode var udsat for Fare, idet Strømmen mellem Viberodden og Fugleodden var saa stærk, at Skibet havde vanskeligt for at styre og et Par Gange holdt paa at gaa iland (jfr. 4de H.vidne). Retten kan ikke tillægge dette Anbringende nogen Vægt, idet Forholdene i det hele formenes at have været saa-

danne, at der under Forudsætning af rigtig Manøvrering ikke kunde være Tale om nogen Fare for Dampskibet, ligesom Arbeidet fra dettes Side i det hele maa karakteriseres som forholdsvis let.

Retten finder efter dette, at den Citanten tilkommende Godtgjørelse for ydet Assistance bør fastsættes til Kr. 1 100. Herved er ogsaa taget Hensyn til de med nærværende Søgsmaal forbundne Udgifter, hvorfor Sagsomkostninger ikke vil blive Citantskabet særskilt at tilkjende.

I Anledning den af Indstævnte nedlagte Paastand om at blive tilkjendt Erstatning hos Citanten for den „Cito“ ved den omhandlede Kollision med „Achilles“ tilføiede Skade til Likvidation i Slæbningsgodtgjørelse bemærkes, at denne Skade under Sjøretsbesigtigelsen er særskilt taxeret og værdsat til ca. Kr. 400. Retten kan dog ikke finde, at Citanten bør være erstatningspligtig i denne Anledning. Foruden at det efter de indbyrdes modsigende Vidneprov er uklart, om Skaden er tilføiet derved, at „Achilles“ havde Fart forover, eller derved, at „Cito“ havde Sig agterover, maa det bemærkes, at Natten var mørk, og at der ingen Lanterner var paa Cito, hvorfor Kollisionen nærmest maa være at betragte som et kasuelt Uheld.

Overensstemmende hermed afgives saadan

Kjendelse og Skjøn:

Indstævnte, Kaptein L. Norheim Kristiansen, bør som Fører af Barkskibet „Cito“ til Citanten, Dykkerchef Olsen, som Reder af Bjergningsdampskibet „Achilles“ betale Godtgjørelse for den 6te November f. A. ydet Assistance ved Slæbning af Barkskibet „Cito“ ind til Egersunds Havn med 1 100 — et Tusinde et Hundrede — Kroner.

Sagens Omkostninger ophæves.

At udredes inden 3 — tre — Dage efter nærværende Kjendelses lovlige Forkyndelse under Exekutions Tvang.

T. Gløersen. *A. Birkeland.* *R. Zachariassen.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 5	Aargang I	1900

16.

Kongl. Maj:ts utslag den 10 Januari 1900 i mål angående klander af dispache.

„Stjern"s Aktiebolag m. fl.
(Skandinaviska Haverikontoret, Gust. Mandal)

mot

Förnyade Ångfartygs Aktiebolaget „Svenska Lloyd"
(O. Wallin's Advokatbyrå).

Genom detta utslag har fastslagits, bland annat, *dels* att det vid laga besigtning ett havereradt fartyg åsatta värde icke ovilkorligen skall läggas till grund för dispachen, när det visas, att detta värde varit för lågt; *dels* ock att rederiet ej är berättigadt till godtgörelse för besvär med haveriet.

Frågan om rederiet i detta fall, då fartyget ej blef kondemnadt, men rederiet på sin bekostnad med andra fartyg fortskaffade lasten från nödhamnen till de resp. bestämmelseorterna, eger att för lastens fortskaffande tillgodoräkna sig frakt utöfver den för resans fullbordande ursprungligen öfverenskomna, denna fråga kom icke, i sammanhang med klandertalan mot dispachen, under bedömande, utan eger rederiet att härom föra särskild talan; dock föreskref Kongl. Maj:t att den fraktförhöjning, som påförts lasten, skulle ur dispachen utgå.

Kongl. Maj:ts Utslag på de besvär, dels Förnyade Ångfartygsaktiebolaget „Svenska Lloyd" och dels „Stjern"s Aktiebolag, Forshaga Sulfitaktiebolag, Forsbacka och Hanefors Aktiebolag och Billeruds Aktiebolag samt firman Olof Glenne & C:o, Janson

Johnson & C:o och Ekström & Leffler jemte Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ocean“ i underdånighet anfört öfver Stockholms Rådstufvurätts utslag den 17 Januari 1899 i mål angående klander å en af dispachören i Stockholm den 22 Januari 1898 utgifven dispache för fördelning af kostnaderna i följd af det haveri, som i November 1896 träffat svenska ångfartyget „Norge“; uti hvilket mål af handlingarne inhemtas:

att, sedan ifrågavarande ångfartyg under resa från Medelhafvet med last till Christiania, Göteborg och Stockholm måst söka nödhamn i Lissabon till följd af grundstötning och blifvit för reparation af dervid erhållna skador lagdt i docka derstädes, besigtning å fartyget genom befälhafvarens föranstaltande förrättats i behörig ordning den 5 December 1896, dervid besigtningsmännen, med förklarande att samtliga skadorna kunde repareras i Lissabon, uppskattat värdet af fartyget i skadadt skick till 9 860 milreis motsvarande i svenskt mynt efter kurs af 2 kronor 88 öre 28 396 kronor 80 öre;

att derefter jemväl Aktiebolaget „Ocean“ såsom försäkringsgifvare å en del af lasten hos vederbörande myndighet i Lissabon begärt besigtning af ifrågavarande ångfartyg, och att vid den undersökning, som i anledning häraf utsedde besigtningsmän den 8 Januari 1897 anstält å ångfartyget, detsamma värderats i skadadt skick före vidtagna reparationer till 26 460 milreis motsvarande i svenskt mynt efter ofvannämnda beräkning 76 204 kronor 80 öre;

att dispachören, hos hvilken aktiebolaget „Ocean“ framställt yrkande, att ångfartygets bidragsvärde till gemensamma haveriet måtte bestämmas i enlighet med den senare värderingen, och att kostnaden för denna värdering måtte fördelas i gemensamt haveri, yttrat, att det vid besigtningen den 5 December 1896 ångfartyget åsatta värdet i skadadt skick visserligen föreföll lågt, när i betraktande tages fartygets försäkringsvärde 170 000 kronor, men att, då hvarje värdering vore subjektiv och således underkastad olika meningar, samt aktiebolaget „Ocean“ icke visat, att den på befälhafvarens begäran af lagligen förordnade besigtningsmän verkstälda värderingen af ångfartyget uppenbarligen varit origtig, dispachören ej funnit skäl att vid aktiebolaget „Ocean“s ofvannämnda yrkanden fästa afseende;

att aktiebolaget „Svenska Lloyd“, som utgjorde ifrågavarande ångfartygs rederi, utan afvaktan på reparation af fartyget, hvilket enligt slutbesigtning den 17 Mars 1897 då var i fullkomligt sjö-

värdigt skick, låtit fortskaffa lasten til vederbörande lossningsorter, dervid den till Stockholm bestämda lasten transporterats direkt från ångfartyget „Norge“ till ångfartyget „A. Wicander“ och den öfriga lasten, som upplagts å magasin i Lissabon, någon tid derefter hemförskaffats medelst rederiets egen ångare „Hispania“;

att dispachören, — hos hvilken aktiebolaget „Svenska Lloyd“ enligt räkning yrkat, att i gemensamt haveri borde ersättas ej mindre ett belopp af 3 950 kronor 92 öre, utgörande hvad för lastegarne inbesparats i magasinshyra, brandförsäkring med mera, genom rederiets åtgörande att utan afvaktan på ångfartyget „Norge“s reparation låta medelst andra ångbåtslägenheter hemfrakta lasten, än äfven 990 pounds 2 shillings 3 pence eller efter kurs af 18 kronor 17 öre 16 700 kronor 27 öre, utgörande beräknad distansfrakt till Lissabon 574 pounds 1 shilling 10½ pence jemte hvad annan förhyrd ångare beräknats skola hafva betingat sig för godsets hemförskaffande från Lissabon enligt uträkning af Skeppsklareraren D. A. Knudsen i Lissabon 1 934 pounds 5 shillings 3½ pence med afdrag af hela den aftalade frakten 1 589 pounds 5 shillings 11 pence, som af lastegarne erlagts vid godsets mottagande, — *dels,* efter anteckning att ångfartyget „Norge“s resa ansåges slutad den 25 November 1896, då lasten var utlossad i Lissabon och sjöförklaring afgifven, vid fördelningen af haverikostnaderna upptagit såsom fraktens bidrag till gäldande af gemensamma haveriet halfva beloppet af berörda distansfrakt till Lissabon 574 pounds 1 shilling 10½ pence, utgörande efter omförmälta kurs 10 430 kronor 28 öre med 5 216 kronor, *dels,* beträffande den i räkningen upptagna posten å 3 950 kronor 92 öre för inbesparingar åt lastegarne af utgifter till magasinshyra med mera, meddelat det utlåtande, att ehuru ifrågavarande utgifter blifvit lastegarne besparade derigenom att rederiet på sin bekostnad fortskaffat lasten från Lissabon med andra lägenheter, likväl och som berörda belopp icke blifvit af ångaren „Norge“s rederi aktiebolaget „Svenska Lloyd“ utgifvet, hvadan om detsamma påfördes haveriet aktiebolaget „Svenska Lloyd“ skulle komma att göra en extra vinst på olyckan, hvartill detsamma ej kunde anses berättigadt, kunde yrkandet om ersättning för ifrågavarande 3 950 kronor 92 öre icke bifallas; *och dels,* i fråga om den fordrade fraktförhöjningen utlåtit sig, att då rederiet måste anses berättigadt till såväl distansfrakt till Lissabon som ersättning för lastens transporterande derifrån med andra ångare till bestämmelseorterna

enligt den af aktiebolaget „Svenska Lloyd“ åberopade räkning med deri fordradt belopp 919 pounds 2 shillings 3 pence eller 16 700 kronor 27 öre, komme detta belopp att på lastegarne fördelas proportionaliter till den af ångfartyget „Norge“ icke intjenta frakten från Lissabon; hvarjemte dispachören i enlighet härmed påfört lastegarne enskildt sistberörda belopp och upptagit detsamma såsom lastens enskilda kostnad;

att dispachören, hos hvilken mottagarne af den del af lasten. som utgjorts af svafvel, yrkat att såsom gemensamt haveri måtte ersättas den vigtförlust, som i Lissabon uppkommit genom svafvelpartiets lossning från ångfartyget „Norge“ medelst pråmar till magasin och derifrån likaledes medelst pråmar till ångaren „Hispania“ og som utgjort 33 590 kilogram eller 3.62 procent af den inlastade qvantiteten och i värde uppgått till 2 194 kronor 64 öre. meddelat i anledning af berörda yrkande det utlåtande, att svaflet visserligen lossats i pråmar såväl från ångaren „Norge“ som från magasinerna till ångaren „Hispania“; men då ångaren „Norge“s resa slutade i Lissabon, och bestämmelsen i 188 § 7 momentet Sjölagen derom, att skada, som träffat lasten vid lossning eller inlastning i nödhamn ej hänföres till gemensamt haveri, så vida icke skadan uppkommit derigenom, att lossning eller inlastning måste ske medelst andra farkoster eller på annat icke vanligt sätt, endast kunde afse sådant fall, då lasten ånyo intages i samma fartyg, kunde ersättning i gemensamt haveri icke lemnas för den extra undervigten å svaflet, utan hänvisades lastegarne att mot lastassuradörerna göra sina anspråk gällande;

att dispachören upptagit till ersättning i gemensamt haveri dels såsom arvode åt D. A. Knudsen för besörjande af haveriets angelägenheter i Lissabon 1½ procent af lastens taxerade värde i Lissabon med 1 526 milreis 360 reis eller 4 395 kronor 92 öre och dels 2 000 kronor åt ångfartyget „Norge“s rederi „för infordrande af nödiga dokument och anskaffande af garantiförbindelser. hopsamlande af alla handlingar och räkningar rörande haveriet. juridisk rådgifvare, resor med mera“;

att klander å dispachen anförts hos Rådstufvu Rätten ej mindre af aktiebolaget „Svenska Lloyd“ med yrkande om sådan rättelse deri. att aktiebolaget måtte tillerkännas såväl viss ränta. hvarom talan nu ej är fullföljd, som också ofvannämnda belopp 3 950 kronor 92 öre för besparingar åt lastegarne af utgifter till magasinshyra med mera, än äfven af Skandinaviska Haverikontoret Gust. Mandal i Göteborg såsom ombud för öfriga klagan-

dena nemligen egarne af en del af lasten „Stjern"s Aktiebolag, Forshaga Sulfitaktiebolag, Forsbacka og Hanefors Aktiebolag, Billeruds Aktiebolag, Olof Glenne & C:o, Janson Johnson & C:o och Ekström & Leffler jemte Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ocean" såsom försäkringsgifvare i fråga om en del af lasten, med yrkande att den i dispachen uppgjorda fördelningen af kostnaderna i följd af haveriet måtte varda upphäfd och målet återförvisadt till dispachören med föreläggande för honom att uppgöra ny fördelning, dervid borde iakttagas: *att* enär ångfartyget „Norge" i skadadt skick före vidtagna reparationer hade mist det värde, som vid besigtningen den 8 Januari 1897 åsatts detsamma eller 26 460 milreis, motsvarande 76 204 kronor 80 öre, ångfartygets bidragsvärde till gemensamma haveriet bestämdes i enlighet dermed och ersättning i gemensamt haveri lemnades för de af aktiebolaget „Ocean" bestridda kostnaderna för berörda besigtning och för öfversättning på svenska språket af instrumentet öfver besigtningen samt för en i Helsingborg till utredning af fartygets rätta bidragsvärde den 5 Februari 1898 derå anställd undersökning med tillhopa 941 kronor 79 öre; *att* enär rederiet aktiebolaget „Svenska Lloyd", som utan lastegarnes hörande eller nytt åtagande från deras sida till fullgörande af det ingångna fraktaftalet med andra ångbåtslägenheter låtit från Lissabon föra godset till dess bestämmelseorter och af mottagarne uppburit hela den betingade frakten, till följd häraf ej egde fog för sitt ofvannämnda hos dispachören framstälda yrkande om utfående af fraktförhöjning, det belopp 16 700 kronor 27 öre, som i berörda hänseende påförts lastegarne enskildt, affördes från lastens enskilda kostnader och påfördes rederiet enskildt; *att* som rederiet genom godsets hemförskaffande fullföljt fraktaftalet och intjent hela den betingade frakten 1 589 pounds 5 shillings 11 pence eller efter ofvan angifna kurs 28 877 kronor 52 öre, fraktens bidragsvärde till gemensamma haveriet upptages till hälften af berörda belopp med 14 438 kronor 76 öre; *att* den undervigt å svafvelpartiet, som genom dess omlastning i Lissabon uppkommit, ersattes i laglig ordning såsom gemensamt haveri och bidragsvärdet i öfverensstämmelse dermed ändrades; och *att* arvodet till Knudsen för besörjande af haveriets angelägenheter godtgjordes i gemensamma haveriet med högst en procent af det belopp, hvarå gemensamma haveriet fördelades, och att den godtgörelse af 2 000 kronor, som tillerkänts rederiet för dess besvär, måtte afföras från gemensamma haveriet och påföras rederiet enskildt;

att Rådstufvurätten, hvarest aktiebolaget „Svenska Lloyd“ invändt, att Skandinaviska Haverikontoret Gust. Mandal såsom varande en firma lagligen ej kunnat mottaga uppdrag såsom rättegångsfullmägtig och i allt fall icke från samtliga uppgifna sakegare erhållet dylikt uppdrag och ej heller genom behörigt ombud anhängiggjort ifrågavarande klandertalan, dels enligt beslut den 5 April 1898 funnit hvad som anförts mot Skandinaviska Haverikontoret Gust. Mandal's behörighet att i målet föra talan icke förtjena afseende och dels, sedan parterna fordrat ersättning för rättegångskostnaderna, genom utslag den 17 Januari 1899 sig utlåtit : att enär den besigtning, som den 8 Januari 1897 egt rum i Lissabon å ångfartyget „Norge“, företagits på begäran af Sjöförsäkrings aktiebolaget „Ocean“ såsom försäkringsgifvare å en stor del af ångfartygets last; men aktiebolaget „Ocean“ icke visat sig hafva varit behörigt att påkalla en dylik åtgärd, vid hvilket förhållande nämnda besigtning icke kunde tillerkännas vitsord gent emot den besigtning, som ostridigt i laga ordning egt rum å „Norge“ den 5 December 1896, ogillades hvad firman Olof Glenne & C:o och dess medparter haft att anmärka mot dispachen angående ångfartyget „Norge“ i fråga om det värde, hvartill fartyget i dispachen upptagits; likasom och då nyssnämnda parter icke visat, att det till D. A. Knudsen såsom haveriprovision utbetalda och i dispachen det gemensamma haveriet påförda belopp af 1 526 milreis 360 reis vore oskäligt högt samt ej heller ångfartyget „Norge“s rederi aktiebolaget „Svenska Lloyd“ visat laga skäl för sitt framstälda och uti dispachen underkända yrkande om förpligtande för lastegarne att till rederiet utgifva ersätning med 3 950 kronor 92 öre för utgifter, som genom rederiets åtgärd att till bestämmelseorterna låta frakta lasten med ångfartygen „A. Wicander“ och „Hispania“ skulle besparats lastegarne i magasinshyra, brandförsäkring med mera, ogillades jemväl hvad i nämnda afseenden mot dispachen anmärkts; men enär det icke blifvit ådagalagdt, att det aftal, hvarigenom ångfartyget „Norge“s rederi åtagit sig att mot en frakt af 1 589 pounds 5 shillings 11 pence, motsvarande i svenskt mynt efter en kurs af 18 kronor 17 öre 28 877 kronor 52 öre till angifna lossningsplatser befordra ångfartyget „Norge“s last, blifvit häfdt, eller att rederiet, som med ångfartygen „A. Wicander“ och „Hispania“ låtit föra lasten från Lissabon till lossningsorterna och som derför yrkat särskild godtgörelse med 16 700 kronor 27 öre, hvilket belopp jemväl i dispachen blifvit lastegarne såsom frakt-

förhöjning påfördt, för rederiets åtgörande med lastens forslande till bestämmelseorterna vore lagligen berättigadt till ersättning utöfver aftalade fraktbeloppet, vid hvilket förhållande nyssnämnda såsom fraktförhöjning i dispachen upptagna belopp borde ur dispachen utgå och det belopp, hvarmed frakten skulle deltaga till gäldande af det gemensamma haveriet rätteligen borde utgöra icke hälften af den beräknade distansfrakten till Lissabon, såsom i dispachen angifvits, utan hälften af det aftalade fraktbeloppet 28 877 kronor 52 öre eller således 14 438 kronor 76 öre; hvarjemte och då upplyst vore, att vid lossning medelst pråmar af svafvel från ångaren „Norge“ till magasin i Lissabon och från magasinen till ångaren „Hispania“ bortspilts 33 590 kilogram till ett värde af 2 194 kronor 64 öre, nämnda belopp bort jemlikt lastegarnes yrkande, som dock af dispachören afslagits, ersättas i gemensamt haveri; ty och som rederiet icke visat fog för sitt uti dispachen godkända yrkande om ersättning uti gemensamt haveri med 2 000 kronor för hafda besvär och kostnader i anledning af haveriet och nämnda belopp sålunda borde ur dispachen utgå; men rederiet jemlikt motparternas medgifvande måste anses berättigadt att i dispachen tillgodoföras 6 procent ränta å de af rederiet förskjutna medel, hvilka inginge och borde fördelas i gemensamma haveriet, hvilken ränta finge beräknas från den 12 Juni 1897, på sätt rederiet fordrat, och till 30:e dagen från den dag, då ny dispache utgåfves; alltså pröfvade Rådstufvurätten rättvist att, med upphäfvande af den klandrade dispachen, visa saken åter till dispachören för att denne skulle på nu angifna grunder och med iakttagande af de ändringar i dispachen i öfrigt, som blefve en följd deraf att ångfartyget „Norge“s resa icke ansetts afslutad i Lissabon, upprätta ny dispache och densamma i laga ordning utgifva; vid hvilken utgång af målet rättegångskostnaderna mellan parterna skäligen qvittades; och ålåge det firman Olof Glenne & C:o och dess medparter samt aktiebolaget „Svenska Lloyd“ att gemensamt till hälften hvardera godtgöra Rådstufvurättens särskilda ledamöter och i sådant afseende utgifva till Grosshandlarne Ludvig Peyron och John Lovén hvardera 85 kronor, till konsuln Albert Starck 72 kronor samt til Grosshandlaren L. O. Kinberg och Direktören A. G. Förselius hvardera 6 kronor;

och att förklaring i underdånighet afgifvits af aktiebolaget „Svenska Lloyd“ i anledning af dess motparters besvär samt af

de sistnämnda i anledning af aktiebolaget „Svenska Lloyd"s besvär;

Med Kongl. Maj:ts Högsta Domstol beslutet; Gifvet Stockholms Slott den 10de Januari 1900.

Kongl. Maj:t, som i nåder låtit Sig föredragas ofvanberörda underdåniga besvär, finner ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens beslut den 5te April 1898.

Och enär, äfven om ångfartyget „Norge"s rederi må ega att för lastens framförande från Lissabon till bestämmelseorterna bekomma frakt efter annan och högre beräkningsgrund än den för fraktresan aftalade eller att eljest i sådant hänseende åtnjuta särskild godtgörelse, hvad sålunda må tillkomma rederiet icke är af beskaffenhet att böra upptagas till ersättande i gemensamt haveri, samt frågan om lastegarnes skyldighet att utgifva dylik godtgörelse icke må i detta mål komma under bedömande, pröfvar Kongl. Maj:t lagligt fastställa Rådstufvurättens utslag, såvidt derigenom förklarats, att det såsom fraktförhöjning upptagna beloppet 16 700 kronor 27 öre skall ur haveriberäkningen utgå samt rederiets yrkande om ersättning för lastegarne besparade utgifter å 3 950 kronor 92 öre i målet lemnats utan bifall.

I fråga om lastegarnes yrkande att i haveriet erhålla godtgörelse för vigtförlust å svafvel vid dess lossning i pråmar för godsets öfverförande från ångfartyget „Norge" till magasin i Lissabon och derifrån till ångaren „Hispania", så enär utredning saknas derom, att godsets transporterande på nu nämnda sätt varit föranledt af sådana förhållanden, att den vigtförlust, som dervid må hafva uppkommit, skall jemlikt 188 § 7 momentet Sjölagen såsom gemensamt haveri ersättas, pröfvar Kongl. Maj:t lagligt att, med ändring af Rådstufvurättens utslag i denna del, fastställa det slut, hvartill dispachören härutinnan kommit.

Beträffande det värde, efter hvilket bidrag till haveriets gäldande borde för fartyget utgå, så emedan med hensyn till innehållet af besigtningsinstrumentet den 8 Januari 1897 samt hvad i målet blifvit upplyst ej mindre om fartygets värde före den grundstötning, som föranledt haveriet och beskaffenheten af de dervid å fartyget uppkomna skador än äfven om det värde, hvartill fartyget efter verkstäld reparation af nämnda skador uppskattats, samt reparationskostnadernas belopp det måste anses ådagalagdt, att det värde, som vid besigtningen den 5 December 1896 åsatts fartyget och som i klandrade dispachen lagts till

grund för beräkning af fartygets andel i gäldandet af haveriet, varit för lågt och att fartygets verkliga värde i skadadt skick minst uppgått till det af besigtningsmännen den 8 Januari 1897 uppskattade beloppet 26 460 milreis, motsvarande i svenskt mynt efter kurs af 2 kronor 88 öre 76 204 kronor 80 öre, pröfvar Kongl. Maj:t lagligt sålunda ändra Rådstufvurättens och dispachörens beslut i denna del, att fartygets värde skall vid fördelningen af kostnaderna i haveriet upptagas till sistnämnda belopp 76 204 kronor 80 öre.

Hvad derefter angår det fraktbelopp, för hvilket bidrag till haveriet skall utgå, så enär, äfven om rederiet lagligen icke egt att i Lissabon häfva fraktaftalen och på sätt som skett med annan lägenhet befordra godset vidare, denne omständighet icke föranleder dertill, att i gäldande af ifrågavarande haveri skall deltaga annan frakt än som vid den tid, då godset skildes från fartyget, var förtjent, samt mot den af dispachören i sådant henseende gjorda beräkning icke förekommit någon anmärkning, pröfvar Kongl. Maj:t lagligt, med ändring af Rådstufvurättens utslag i denna del, ogilla den mot dispachen härutinnan förda klandertalan.

Vidkommande öfriga delar af målet finner Kongl. Maj:t ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag, såvidt talan blifvit deremot fullföljd; och åligger det dispachören att på anmälan vidtaga de rättelser i haverifördelningen, som föranledas af hvad sålunda och genom Rådstufvurättens utslag, i den mån det icke öfverklagats, blifvit stadgadt och derefter ny dispache i laga ordning utgifva. Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Kongl. Maj:ts Sekret

(L. S.)

Axel Ancker.

17.

Dom, afkunnad i Kongl. Göta Hofrätt den 9 Mars 1900.

Handelsfirman Petré & C:o i Oscarshamn

mot

Sjökaptenen A. R. Johansson i Mönsterås.

Sedan mellan käranden och en skeppsklarerare i Oscarshamn, såsom ombud för befälhafvaren å derstädes hemmahörande skonerten „Carl", aftal träffats om befraktande af sagda fartyg, läto gode männen i rederiets till konkurs afträdda bo å offentlig auktion försälja fartyget, som dervid inropades af svaranden. Som fraktaftalet ej blef uppfyldt, yrkade käranden i stämning å svaranden att denne måtte åläggas utgifva ersättning enligt certepartie med det beräknade fraktbeloppet.

Käromålet ogillades, enär panträtt i fartyget ej tillkom omstämda fordringen, som grundade sig på ett af befälhafvaren i fartygets hemort utan särskildt bemyndigande slutet certepartie samt fartyget sålts fritt från förbindelser.

Af handlingarne i målet inhemtas:

att käranden den 3 Juli 1899 i Oscarshamn med Skeppsklareraren A. Landberg i nämnda stad såsom ombud för befälhafvaren å derstädes hemmahörande, firman G. & F. Johansson i Oscarshamn tillhöriga, då i Kolding liggande skonerten „Carl", sjökaptenen C. Lönqvist, träffat aftal derom, att fartyget skulle efter slutad lossning i Kolding genast afsegla till Oscarshamn för att derstädes för kärandens räkning intaga last till Lübeck; varande i certepartiet stadgadt att, derest aftalet icke uppfyldes, skadeersättning skulle utgå med det beräknade fraktbeloppet;

att, sedan fartyget i anledning häraf den 20 Juli 1899 anländt till Oscarshamn, gode männen i firman G. & F. Johanssons till konkurs afträdda bo låtit den 25 i samma månad å offentlig auktion försälja fartyget, dervid detsamma, som enligt tillkännagifvande vid auktionen sålts fritt från förbindelser, inropats af svaranden;

att käranden i stämning å svaranden yrkat, att som ofvanberörda fraktaftal icke blifvit uppfyldt och käranden sålunda för den käranden enligt samma aftal tillkommande skadeståndsfordran, hvilken uppginge till ett belopp af ett tusen tolf kronor 82 öre, jemlikt 268 § Sjölagen egde panträtt i fartyget och dess frakt, samt denna panträtt, vid det förhållande, att fartyget icke sålts efter utmätning eller i den ordning, som för försäljning af utmätt fartyg vore stadgad, oafsedt försäljningen till svaranden fortfarande egde bestånd, käranden alltså måtte berättigas att ur fartyget och dess frakt utfå omförmälda belopp jemte ränta;

samt att Rådstufvu Rätten, der parterna å ömse sidor begärt godtgörelse för rättegångskostnaderna, genom utslag den 16 Oktober 1899 sig utlåtit: att enär panträtt uti ifrågavarande fartyg ej tillkomme omstämda fordringen, som grundade sig på ett af befälhafvaren i fartygets hemort utan särskildt bemyndigande slutet certepartie, samt fartyget blifvit till svaranden försåldt fritt från förbindelser, funne Rådstufvu Rätten, med stöd af 48 og 268 §§ i Sjölagen den 12 Juni 1891, lagligt ogilla kärandens talan samt förpligta käranden att ersätta svaranden för inställelsen vid rätten samt för lösen och stämpelpapper för utslaget i målet med 15 kronor.

Kongl. Hofrätten: ej ändring; käranden ålades ersätta svaranden hans kostnader å målet i Hofrätten med 40 kronor.

18.

Dom, afsagt af Christianssands Sjöret den 1. Februar 1900.

Hans Olsens Dykkerforretning i Bergen
(O.R.sagf. Rudolf Peersen)
mod
Kaptein Johannesen, Fører af S/S. „Grimstad" af Arendal
(O.R.sagfører K. Høye).

Et Dampskib, der havde stødt ved Indløbet til Rægevig, og var sat paa Grund indenfor i Fjorden, blev af en tilkommen Bjergningsbaad, efter et besværligt og langvarigt Arbeide, optaget og indslæbt til Christianssand.

I Betragtning af, at Arbeidet med Optagningen, skjønt meget besværligt og langvarigt, ikke havde været forbunden med nogen usædvanlig Fare hverken for Folk eller Materiale paa Grund af, at Skibet laa inde i en Fjord, hvor der ikke kunde blive særlig Sjøgang, blev Bjergelønnen fastsat til 11 000 Kr. Skibets Værdi i beskadiget Tilstand efter Optagningen var ansat til 33 000 Kr.

Efterat Dampskibet „Grimstad" af Arendal, Fører Kaptein Johannesen, havde stødt paa ved Indløbet til Rægevig, saaat det maatte sættes paa Grund i Fjorden indenfor, hvor det sank og lagde sig over kantret paa Bagbords Side med Dækket tildels 6 til 12 Fod under Vandet, blev det aftalt med Hans Olsens Dykkerforretning i Bergen, at denne skulde besørge „Grimstad" optaget og bjerget. Hvis Bjergningen ikke lykkedes, skulde der ikke betales noget herfor, men hvis den lykkedes, skulde Godtgjørelsen herfor bestemmes af Christianssands Sjøret. I denne Hensigt afgik Bjergningsdampskibet „Achilles", som tilhørte nævnte Dykkerforretning, fra Bergen den 1ste November 1899 for at paabegynde Bjergningen. Denne lykkedes og tilendebragtes den 14de December s. A., da „Grimstad" ankom til Christianssands mekaniske Værksted, hvor det blev opsat. — Hans Olsens Dykkerforretning har derefter ved Stævning af 18de December 1899 indstævnt Kaptein Johannesen som Fører af Dampskibet „Grimstad" og paa Rederiets Vegne og efter forgjæves Forligsmægling paastaaet ham tilpligtet at betale Citantskabet Bjergeløn efter Sjørettens Skjøn, der forventes ansat til Kr. 22 000, med lovlige Renter samt Sagens samtlige Omkostninger. — Indstævnte har taget til Gjenmæle og paastaaet Bjergelønnen ansat efter Sjørettens Skjøn til et Beløb af høist Kr. 8 000 samt sig tilkjendt Omkostninger.

Ved Overskjønsforretning af 29de December f. A. og 3die Januar d. A., er Dampskibet „Grimstad"s Værdi i den beskadigede Tilstand, hvori det henstaar paa det mekaniske Værksted,

ansat til Kr. 33 000, medens Udgifterne ved Reparation af Skrog, Inventar m. v. blev ansat til Kr. 29 890. — Under Sagen har Citantskabet ladet afhøre som Vidner Føreren af Dykkerdampskibet „Achilles“, 5 Mand af Besætningen der ombord samt Dykker Karl Funkqvist. — Efter de derved fremkomne Oplysninger er Dykkerdampskibet „Achilles“ omtrent $6^1/_2$ Aar gl., 192 Brutto Register og 92 Netto Register Tons drægtig og var i 1893 taxeret af Norske Veritas for Kr. 81 000, Maskinen er paa 55 Hestes Kraft og bruger omtrent 2 Tønder Kul i Timen. „Achilles“ har en Besætning af 10 Mand foruden Dykkerchefen. — De daglige Udgifter til hele Besætningens Aflønning og Kost beløber sig til 60 à 70 Kr. — „Achilles“ afgik fra Bergen den 1ste November f. A., men ankom til Rægevig først den 5te s. M., væsentlig paa Grund af Uveir. Imidlertid var en Dykker med Apparater afsendt overland fra Stavanger for hurtigst muligt at paabegynde Udtagningen af Lasten, der først maatte ud af Skibet, førend dette kunde bjerges. Ladningen bestod væsentligst af Affaldsmel og Tagsten, 300 à 400 Sække Kiselgur, ca. 40 Tønder Cement, ca. 20 Sække Tomasfosfat m. v. og er udbragt til ca. Kr. 8 000. Med Ladningens Udtagelse arbeidedes der fra 5te til og med 16de November f. A., hvorefter Arbeidet med „Grimstad“s Optagning paabegyndtes og fortsattes til og med 11te December s. A. — Arbeidet iværksattes saaledes, at man, samtidig som man tættede Vragets Bund, ogsaa maatte bygge et Underlag paa Havbunden af Træ og Kiselgursække, for at forebygge Vragets Udglidning, da Bunden var nedadgaaende. Hensigten med Underlaget var, naar Skibet blev reist ved Hjælp af Løfteskruer og Giner, der var placeret paa Vragets For- og Agterskib med Broger rundt Vraget, at opnaa en skver Stilling for senere Løftning og Lænspumpning, hvilket ogsaa lykkedes. — Under Losningen af Ladningen støttedes Vraget for Udglidning med Løfteskruer, anbragt i Land. Efterat dette Arbeide var tilendebragt, paabegyndtes Afstivning af Dækket, hvortil der anvendtes 49 Støtter og Paalægning og Tætning af Luger, samtidig som der tættedes overalt, hvor der gaves Anledning, og hvor det var nødvendigt. En større Sten, som laa paa Havbunden klods an i Bagbords Side, maatte bortmineres, forat den ikke skulde tilføie „Grimstad“ et nyt Hul i Bunden under Skibets Reisning, i hvilken Hensigt det var nødvendigt at forskrive Bor fra Bergen paa ca. 27 Fods Længde. — Specielt har 7de Vidne, Dykker K. Funkqvist forklaret, at Grunden paa det Sted i Rægevig, hvor „Grim-

stad" laa, skraanede udover, og bestod af dyb Lere, hvori han sank ned tilknæs, og deriblandt var der smaa Knauser af Fjeld. Det var derfor tungt at arbeide dér. Der var til visse Tider adskillig Drag i Sjøen, saa at „Grimstad" laa og ruggede sig, og en Gang gik Lugerne løs paa Grund af Draget. I Rummet var saa mørkt, at man maatte føle sig for. — Efterat Pumpeforsøg forgjæves var iværksat Søndag den 26de November f. A., hvilket maatte standses grundet den høie Vandstand, Storm og Drag, vovede man ikke at fortsætte førend Onsdag 29de s. M. Men Vandtyngden paa Dækket var altfor stor, idet Tætningerne brækkede efter ca. 2 Timers Pumpning. Der var saaledes intet Andet at gjøre end yderligere at forstærke Lugerne og Dækket med 13 Støtter (nu ialt 62 Stykker) og 2de Extra-Sperbjælker. Bjergningsdampskibet „Achilles" afhæntede 2 i Egersund beroende Jern-Løftepontoner. Disse bleve placerede forud for at løfte Forskibet med Broger rundt Vraget. Pontonerne vare nedlagte, Tætningsarbeidet færdigt og „Grimstad" klar til Løftning og Oppumpning Torsdag 7de December Kl. 4 Em. Oppumpning iværksattes da strax. Men det viste sig snart, at der fandtes uopdagede Lækager, hvorfor Pumpningen, der fortsattes hele Natten, kun resulterede til, at Forskibet løftedes og lagde sig stærkt over til Bagbord. Pumperne holdtes imidlertid gaaende indtil Dagens Frembrud. Der opdagedes da ved Hjælp af Dykker en større Lækage, som strax tættedes, hvorefter Vraget løftede sig villigt og var helt flot den 8de December Kl. 10½ Form. Derefter begyndtes Udbedring af Vraget og yderligere Tætning af Bunden, hvilket Arbeide tilendebragtes Mandag 11te December om Aftenen.

„Achilles" afgik med „Grimstad" den følgende Dag, men maatte søge Havn i Farsund den Aften paa Grund af Kuling og Snetykke. Vinden østlig. Først den 14de kunde Reisen fortsættes med Lodse ombord paa begge Skibe, idet „Achilles" havde „Grimstad" paa Slæb, understøttet dog af dettes egen Maskine, og ankom begge Skibe til Christianssand samme Dags Eftermiddag. Besætningen ombord paa „Grimstad" under Transporten blev aflønnet og underholdt paa Citantskabets Regning. Optagningsarbeidet var drevet med saadan Kraft og Hurtighed, som paa nogen Maade var gjørligt.

Citantskabet har opgivet sine havte Udgifter efter Kaptein Hillestad's Vidneprov saaledes:

1.	Medgaaet 750 Tønder Kul paa Turen fra Bergen til Christianssand og tilbage igjen	Kr.	1 500
2.	Lønning og Proviant til Mandskabet fra 1ste til 4de November og fra 17de November til 21de December à Kr. 65 pr. Dag til „Achilles“ igjen var i Bergen (Dykkerchefen ikke medregnet).............................ca.	-	2 600
3.	Lønning af Extraarbeidere i Rægefjord, efterat Lasten var optaget den 16de November og til 11te December......... ....ca.	-	900
4.	En Løfteskrue brukket	-	40
5.	Havneudgifter............................	-	30
6.	Medgaaet Træmaterialier..................	-	150
7.	Skade paa Tougværk......................	-	200
8.	Olie, Parafin, Tvist, Talg og andre Rekvisita ca.	-	180
	Tilsammen	Kr.	5 600

Hertil kommer Lodspenge, Assurancepræmier af forskjellig Slags, Slitage, Forringelse i Værdi. Ialt anslaar Citantskabet sine Udgifter til ca. Kr. 7 000.

Sjøretten formener imidlertid, at de saaledes opførte Udgifter ere for høit beregnede, navnlig forsaavidt angaar følgende Poster:

Post 1. Her er medtaget Kul for den hele Tur og ikke fratrukket, hvad der er forbrugt af Kul til Dykkerdampskibet „Achilles“ ved Indslæbning til Egersund af 2 trælastladede Barkskibe, som det indbjergede i Mellemtiden, ligesom ogsaa endel Kul antages at være forbrugt ved Losningen af „Grimstad“s Last. Derhos synes ogsaa Prisen Kr. 2,00 pr. Tønde at være noget høit regnet efter Priserne paa Kul ifjor Høst.

Post 2. Lønninger og Proviant til Mandskabet synes ogsaa anført med for høit Beløb, naar dertil opføres ca. Kr. 2 600, idet dette Beløb antagelig maa nedsættes med ca. Kr. 500, saaledes at der bliver igjen ca. Kr. 2 100.

Post 8. Forbruget af Maskinrekvisita synes paa en saa kort Tid at være uforholdsmæssigt stort, naar hertil er opført Kr. 180.

Naar der endelig er opført ca. Kr. 1 400 til Lodspenge, Assurancepræmie, Slitage og Forringelse i Værdi, formener Sjøretten, at ogsaa dette er for høit beregnet. I det Hele taget formener man, at Citantskabets Udgifter høit regnet ikke kunne have oversteget Kr. 6 000.

Sjøretten finder det utvivlsomt, at her foreligger Bjergning af et forulykket Skib efter Sjøfartlovens § 224. Med Hensyn til de Omstændigheder, som komme i Betragtning ved Fastsættelsen af Bjergelønnens Størrelse efter § 225 og § 226 bemærkes Følgende: § 225, Post 1. Da „Grimstad“ var sunket tildels med Dækket 6 à 12 Fod under Vand i en lukket Fjord, vilde det ikke være gaaet tabt selv om Bjergningen var udsat. „Grimstad“s Besætning har ikke medvirket ved Bjergningen og Bjergningen er ikke bleven lettet ved Hjælpemidler fra „Grimstad“. § 225, Post 2. Med Hensyn til den Fare, hvorfor Bjergerne eller deres Eiendele have været udsatte og den Skade, de have lidt paa Helbred eller Gods, bemærkes, at de ikke have lidt nogen Skade paa Helbred, medens Skaden paa Godset ikke beløber sig til mere end høist Kr. 390, efter Posterne 4, 6 og 7 i de ovenfor anførte Udgifter. — Angaaende Fare for Menneskeliv har 2det Hovedvidne, Styrmand Hans Lind, udtalt, at Optagningen af „Grimstad“ under Udblæsning af Pontonerne, som skulde løfte det, var forbunden med Fare for Menneskeliv efter hans Formening. Endvidere har Føreren af Dampskibet „Achilles“, 1ste Vidne, Kaptein Hillestad, udtalt, at der var særlig Risiko tilstede for dette den Nat, man maatte holde paa at pumpe „Grimstad“ læns, idet „Achilles“ laa paa Udsiden af „Grimstad“, som bevægede sig lidt, da der var Drag i Sjøen. — § 225, Post 3. Bjergningen er udført med stor Kyndighed og Dygtighed og har kostet ikke liden Tid og Anstrængelse. — § 225, Post 4. Om Bjergernes Antal, deres havte Udgifter og Værdien af de anvendte Redskaber er ovenfor handlet, hvorfor henvises dertil. — § 225, Post 5. Det bjergede Dampskib „Grimstad“s Værdi er, som anført, Kr. 33 000 ifølge Overskjønsforretningen.

Efter § 226 maa Bjergelønnen i Almindelighed ikke sættes høiere end til en Trediedel af det Bjergedes Værdi efter Fradrag af Told og andre Afgifter samt Omkostninger ved dets Bevaring, Vurdering og Salg. Er Værdien ringe eller har Bjergningen været forbunden med stor Fare eller ualmindelige Anstrængelser, kan dog Bjergelønnen sættes høiere. — Bjergelønnen indbefatter tillige Godtgjørelse for at bringe det Bjergede i Sikkerhed og for den dertil gjorte Brug af Fartøier eller andre Redskaber. I nærværende Tilfælde er Værdien af det bjergede Dampskib „Grimstad“ Kr. 33 000 ikke ringe, og heller ikke kan det skjønnes, at Bjergningen har været forbunden med stor Fare eller ualmindelige Anstrængelser. Det maa i saa Henseende navnlig bemær-

kes, at „Grimstad“ laa sunket i en lukket Fjord med trangt Indløb, hvor Storm og Sjøgang havde liden Indflydelse paa Skibets Stilling og paa Adgangen til at faa det op igjen. Bunden, hvorpaa det laa, var kun svagt skraanende og Risikoen for dets Udglidning paa dybere Vand ikke stor. Rigtignok maatte Udminering af en større Sten finde Sted for, at den ikke skulde tilføie „Grimstad“ et nyt Hul, naar det skulde reises, men en saadan Bortminering er formentlig ikke ualmindelig ved saadanne Bjergninger. Optagning af sunkne Fartøier fra Havets Bund er nu bleven saa almindelig, at ikke enhver saadan Bjergning kan antages at være forbunden med stor Fare eller ualmindelige Anstrængelser og derfor i og for sig skulde egne sig til at gaa ind under Undtagelsesbestemmelsen i § 226 om høiere Bjergeløn end en Trediedel af det Bjergedes Værdi. Det maa bero paa Omstændighederne i det enkelte Tilfælde. Men saadanne Omstændigheder finder Sjøretten, som nævnt, ikke at være tilstede her. Der antages derfor heller ikke at være lovlig Adgang til at sætte Bjergelønnen høiere end en Trediedel af Værdien Kr. 33 000 eller Kr. 11 000. Men under dette Beløb antages den heller ikke at burde ansættes i Betragtning af samtlige Omstændigheder, som ere anførte under Gjennemgaaelsen ovenfor af § 225. Bjergningen af Lasten og Indslæbningen af de to trælastladede Skibe til Egersund er nærværende Sag uvedkommende. Søgsmaalets Omkostninger ville i Betragtning af, at ingen af Parternes Paastande i sin Helhed tages til Følge, blive at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Kaptein Johannesen, Fører af Dampskibet „Grimstad“ af Arendal, bør til Sagsøgeren, Hans Olsens Dykkerforretning i Bergen, betale 11 000 — elleve Tusinde — Kroner med 4 — fire — pCt. Rente deraf fra 18de December 1899 til Betaling sker.

Søgsmaalets Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

F. Hagemann. *N. A. Maroni.* *H. C. Hansen.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 6	Aargang I	1900

19.

Dom, afsagt af Christiania Sjøret den 24de Januar 1900.

Bark „Jason"s Rederi

mod

Dampskibet „Horten"s Rederi.

Et Dampskib overseilede en Vintereftermiddag i tæt Taage et Seilskib, der laa tilankers paa Christiania ydre Havn. Seilskibets Rederi sagsøgte Dampskibets Rederi til Betaling af derved foraarsaget Skade og Tab og vandt Sagen, idet Retten fandt, at Skylden alene paahvilede Dampskibet, fordi det i Kollisionsøieblikket havde en Fart af 5 Mil, hvilket Retten ikke ansaa for at være moderat Fart, som foreskrevet i *norsk Plakat af 16de Januar 1897 § 16*, naar hensaaes til, at Skibet befandt sig i en Havn, hvor der er megen Passage, og hvor det maatte være forberedt paa at træffe opankrede Fartøier. Det oplystes under Sagen, at man ombord paa Seilskibet før Kollisionen kun havde ringet med Klokken omtrent hvert andet Minut, medens *nævnte Plakats § 15* foreskriver Ringning mindst hvert Minut, men Retten fandt ikke i det foreliggende Tilfælde at burde tillægge dette nogen Betydning, fordi der blev ringet med Klokken det sidste eller næstsidste Minut før Sammenstødet, og det med den sterke Fart, Dampskibet havde, var uantageligt, at en hyppigere Brug af Klokken vilde have forebygget Sammenstødet. Erstatning for Tidstab blev ikke tilkjendt, fordi det ikke blev bevist, at Seilskibet vilde have havt nogen Fortjeneste i Reparationstiden, medens det tvertimod var paa det Rene, at det paa Sammenstødstiden ikke var befragtet.

Den 6te December 1898 blev Bark „Jason" af Christiania, der laa tilankers paa Christiania ydre Havn, paaseilet af Dampskibet „Horten", der var for indgaaende, og hvis Forstavn ram-

mede „Jason“ midtskibs paa Styrbords Side. Efterat „Horten“s Rederi eller „Tønsbergs og Hortens Dampskibsselskab“ derpaa forgjæves er bleven afkrævet fuld Erstatning for den „Jason“ ved Kollisionen paaførte Skade, har „Jason“s Rederi ved Sjøretsstævning af 6te Februar 1899 saggivet Samme, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet sig tilkjendt et Beløb af Kr. 4 696,98 samt Erstatning for Tidstab, beregnet efter Sjøfartslovens § 120 som Overliggedagspenge fra 16de Januar 1899, da „Jason“s Udlosning i Christiania var endt, til den 18de Februar næstefter, da dets Reparation i Moss var tilendebragt, eller i 32 Dage à Kr. 209,70, tilligemed Renter og Sagsomkostninger. Paastandsbeløbet, Kr. 4 696,98, bestaar af efternævnte 4 Poster, nemlig:

1. Det Beløb, hvortil den „Jason“ paaførte Skade ved Sjøretsbesigtigelse og Skjøn, afhjemlet den 25de Januar 1899, er taxeret	Kr.	3 864,00
2. Udlæg til Pumpning, Forhalinger og Buxering	-	563,78
3. Kost og Maanedspenge for 1 Maaned til „Jason“s Kaptein for Ophold i Moss	-	150,00
4. Sjøforklaringens og Besigtigelsesforretningens Kostende	-	119,20
	Kr.	4 696,98

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Med Hensyn til Sagens faktiske Sammenhæng foreligger der følgende Oplysninger:

Den 6te December 1898 Kl. 8 Formiddag afgik Dampskibet „Horten“ fra Tønsberg i sædvanlig Rute til Christiania og Mellemstationer. Ved Afreisen var Veiret klart, men henimod Filtvedt blev der Taage, som senere vedvarede, hvorfor Fartøiet, efter at have passeret Drøbak, gik dels med sagte og dels med fuld Fart. Da Hovedøens Lazaret var passeret, fik man fra „Horten“ Øie paa et Skib med Slæbebaad for Bougen, der laa østover, hvorpaa „Horten“ stoppede og bakkede med fuld Fart samt gik forenom bemeldte Slæbebaad, hvorefter Dampskibet atter stoppede og blev liggende stille en Stund. Ruten blev derpaa fortsat under stadig Brug af Damppiben indtil der fra Vagten forud (2det Vidne under „Horten“s Sjøforklaring) varskoedes et Skib ret forud. Uagtet der bakkedes med fuld Fart, stødte „Horten“ med Forstavnen mod

bemeldte Skib, der viste sig at være Bark „Jason“, som laa opankret. Efter Sammenstødet fortsatte „Horten“ sin Reise med sagte Fart indover Havnen og ankom Kl. 2 Eftermiddag til sin sædvanlige Bryggeplads, medens „Jason“, paa hvilket Styrmanden og Tømmermanden var de eneste ombordværende, blev holdt læns ved Hjælp af tilkaldt Mandskab fra Bark „Hugin“ og fra Land, indtil Fartøiet den 7de December Kl. 12 Middag pr. Slæbebaad forhaledes ind i Oslo Havn, hvorfra det senere buxeredes til Moss, hvor det blev repareret.

Citantskabet har under Paaberaab af Sjøfartslovens § 223 anført, at der ved den omhandlede Leilighed Intet blev gjort fra Dampskibet „Horten“s Side for at yde „Jason“ den nødvendige Hjælp til Afværgelse af den ved Paaseilingen opstaaede Skade, og at bemeldte Dampskib følgelig har at føre Bevis for, at det er uden Skyld i Sammenstødet. Citantskabet har videre anført, at „Horten“ paa Kollisionstiden, til Trods for at der var tæt Taage og at Fartøiet befandt sig i et Farvand, hvor det maatte være forberedt paa at træffe opankrede Skibe, gik med en Fart af mindst 5 Mil, hvilken Adfærd efter Citantskabets Mening maa betegnes som aldeles uforsvarlig. Citantskabet hævder derhos, at der ombord i „Jason“ blev gjort, hvad man kunde, idet der ringedes med Klokken, hvilket senest skede efterat man ombord i sidstnævnte Fartøi havde hørt en Dampskibspibe, men fremholder samtidig, at „Horten“s Adfærd er saa graverende, saa til det yderste uvorren, og saa blottet for alt, som heder godt Sjømandsskab, at bemeldte Skib under enhver Omstændighed, selv om der havde været gjort Feil fra „Jason“s Side, maa tilpligtes at tilsvare fuld Erstatning.

Indstævnte benægter, at Sjøfartslovens § 223 *in casu*[1]) kan komme til Anvendelse, og hævder, at „Jason“ har den fulde Bevisbyrde for, at Betingelserne for dets Kravs Retsmæssighed foreligger, i hvilken Henseende det gjøres gjældende, at „Horten“ ved Leiligheden paa Forhaand gjorde alt muligt for at afværge Skaden. Indstævnte har endvidere, under Benægtelse af, at „Horten“ gik med uforsvarlig Fart, anført, at bemeldte Skib ikke gik hurtigere end nødvendigt forat Roret skulde lystres. Indstævnte har endelig gjort gjældende, at „Jason“s Mandskab har undladt at efterkomme sin Pligt til at ringe eller ialfald til at ringe ofte nok, og at denne Omstændighed er Skyld i Sammen-

[1]) d. v. s. i det foreliggende Tilfælde.

stødet, idet dette kunde have været undgaaet, saafremt der var bleven ringet endog et Minut før samme.

Sjøfartslovens § 223 bestemmer, at det, naar Skibe støde sammen, paaligger enhver af Skibsførerne, saavidt det kan ske uden Fare for eget Skib, dets Besætning og Passagererne, at yde det andet Skib og dettes Besætning og Passagerer al Hjælp, som er mulig og fornøden til Frelse fra den ved Sammenstødet opstaaede Fare, samt at den Skibsfører, som uden gyldig Grund undlader at efterkomme denne Forskrift, ansees for at være Skyld i Sammenstødet, medmindre andet bevises. Efter de foreliggende Bevisligheder maa Retten gaa ud fra, at der ikke efter Sammenstødet blev gjort nogetsomhelst fra „Horten“s Side for at yde „Jason“ eller dets Besætning Hjælp, uagtet der ved de Prov, der er afgivne af 1ste Vidne under „Jason“s Sjøforklaring, 2det Vidne under „Horten“s Sjøforklaring af 5te Kontravidne, er godtgjort, at der efter Kollisionen blev raabt fra „Jason“, og at dette blev hørt af de 2 sidstnævnte Vidner, og der saaledes var Grund for „Horten“s Fører og Besætning til at befrygte, at der ved Sammenstødet var opstaaet Fare for „Jason“. Den omhandlede Lovparagrafs Anvendelighed *in casu* vil da bero paa, hvorvidt der forelaa gyldig Grund for „Horten“s Undladelse af at komme „Jason“ til Hjælp. Dette finder Retten at maatte antage, idet den efter det Oplyste maa give Indstævnte Medhold i, at det lettelig vilde have foranlediget nye Kollisioner, saafremt „Horten“ efter Sammenstødet havde forsøgt at finde „Jason“. Den skal i saa Henseende bemærke, at den efter de foreliggende Bevisligheder maa gaa ud fra, at Taagen ved Leiligheden var meget tæt (1ste Vidne under „Jason“s Sjøforklaring har saaledes udtalt, at den var „tyk med knap en Skibslængde sigtbar“), samt at 5te Kontravidne har provet, at „Horten“ ved Sammenstødet var kommen op mellem mange Skuder, hvilke Skibet efter Sammenstødet kom klar af, og at Vidnet fandt det risikabelt paanyt at gaa op mellem dem for at søge efter „Jason“, der efter Kollisionen blev borte i Taagen.

Det næste Spørgsmaal, som Retten har at afgjøre, bliver da, om noget af de paagjældende Fartøier har begaaet nogen saadan Feil, som under Proceduren fremholdt. I saa Henseende bemærkes, at Retten ved de af 1ste, 2det, 4de, 5te og 6te Kontravidne og det af 1ste, 4de og 5te Vidne under „Horten“s Sjøforklaring afgivne Prov, maa anse det godtgjort, at „Horten“, efter at have stoppet og ligget stille en Stund lidt indenfor Hovedøens Lazaret.

gik med almindelig sagte Fart indtil der i det Øieblik, da „Jason" observeredes, blev givet fuld Fart agterover. Efter hvad 6te Kontravidne, der er Maskinist ombord i „Horten", har udtalt, gjør nævnte Skibs Maskine *med fuld Fart* 143 Omdreininger og *med sagte Fart* 60 à 70 Omdreininger, og da 143 Omdreininger ifølge nævnte Vidnes Udsagn antagelig svarer til en Fart af $10^1/_2$ Mil, maa Retten trods Vidnets Udtalelse i Dok. 9 gaa ud fra, at Skibets Fart i det omtalte Tidsrum har været 5 Mil. Ifølge Plakat 16de Januar 1897 § 16 skal ethvert Fartøi i Taage „gaa med moderat Fart og under omhyggeligt Hensyn til de forhaandenværende Omstændigheder og Forhold", og Spørgsmaalet bliver da, om „Horten" ved Leiligheden har holdt sig dette Paabud efterretteligt. Dette kan Retten ikke antage, idet den finder, at en Hastighed af 5 Mil ikke kan ansees som *moderat* Fart, naar hensees til, at Skibet befandt sig i en Havn, hvor der er megen Passage, og hvor det maatte være forberedt paa at træffe opankrede Fartøier, ligesom den ogsaa lægger særlig Vægt paa det af 3die Vidne under „Jason"s Sjøforklaring afgivne Prov, hvorefter Vidnet tilligemed 2den Styrmand paa Bark „Hugin" stod agter paa nævnte Skib, hvor han er ansat som 1ste Styrmand, og som laa omtrent en Kabellængde fra „Jason", og herunder iagttog, at „Horten" passerede forbi omtrent $^1/_2$ eller 1 Skibslængde fra „Hugin", og med en saadan Fart, at en af dem ytrede: „hvis ikke den Baaden gjør Galninger, saa er det rart". Retten antager altsaa, at Citantskabet maa gives Medhold i, at „Horten" har gaaet med sterkere Fart end forsvarligt ved Leiligheden. Derimod kan den ikke anse det godtgjort, at „Jason" har gjort sig skyldig i nogen Pligtforsømmelse med Hensyn til Signaliseringen med Skibsklokken. I Betragtning af de Prov, der er afgivne af 1ste og 2det Vidne under „Jason"s Sjøforklaring, maa Retten nemlig gaa ud fra, at der *før* Sammenstødet er bleven ringet med nævnte Skibs Klokke omtrent hvert 2det Minut, og at saadan Ringning senest foregik i Løbet af de 2 sidste Minutter før Kollisionen (1ste Vidne tror, at sidste Ringning foregik $1^1/_2$ Minut, og 2det Vidne, at den foregik $1^3/_4$ Minut før Sammenstødet), idet bemeldte 2 Vidneprov, saavidt skjønnes, ikke er afsvækkede ved de Forklaringer, som er afgivne af Vidnerne under „Horten"s Sjøforklaring og af Kontravidnerne. Man skal i sidstnævnte Henseende bemærke, at 1ste, 2det, 4de og 5te Vidne under „Horten"s Sjøforklaring før Sammenstødet hørte Klokker fra opankrede Fartøier, og da man efter det Oplyste

maa gaa ud fra, at „Horten“ ikke før Kollisionen har holdt steady Kurs (cfr. den tidligere beskrevne Manøvrering, som Fartøiet foretog i Anledning af Sammentræffet med den ovennævnte Slæbebaad), kan Muligheden af Feiltagelse med Hensyn til den Kant, hvorfra Klokkelyd hørtes, ikke ansees udelukket. Vistnok bestemmer Pl. 16de Januar 1897, § 15 d, at i Tilfælde af Taage skal et Fartøi, som ligger tilankers, mindst hvert Minut ringe hurtigt med Klokken i omtrent 5 Sekunder, men Retten antager ikke, at det *in casu* bør tillægges nogen Betydning til Citantskabets Skade, at „Jason“ ikke har holdt sig dette Paabud nøie efterretteligt, al den Stund der blev ringet med bemeldte Skibs Klokke det sidste eller næstsidste Minut før Sammenstødet foregik, og det med den stærke Fart, „Horten“ havde, er uantageligt, at en hyppigere Brug af Klokken end Tilfældet var, vilde have forebygget Sammenstødet.

Efter det Anførte antager Retten, at Sammenstødet udelukkende er foraarsaget ved „Horten“s altfor store Fart ved Leiligheden, og at Skylden for Ulykken saaledes alene paahviler sidstnævnte Fartøi, hvoraf følger, at Indstævnte maa tilpligtes at erstatte Citantskabet al den ved Sammenstødet forvoldte Skade.

Med Hensyn til Paastandsbeløbets enkelte Poster bemærkes, at Sammes 1ste Post: Kr. 3864,00, og 2den Post: Kr. 563,78 er legitimeret henholdsvis ved Bil. 3 og 4 ad 2. Med Hensyn til 3die Post: Kr. 150,00, der ifølge Bil. 4 ad 2 udgjør Kost og Maanedspenge for 1 Maaned til „Jason“s Fører under dennes Ophold i Moss, bemærkes, at denne Udtælling er en ligefrem Følge af Sammenstødet, idet nævnte Skibs Fører efter det Oplyste kun oppebærer Hyre for den Del af Aaret, hvori han tjenstgjør. Paastandsbeløbets 4de Post: Kr. 119,20, er legitimeret ved Bil. 1 og 3 ad 2 (Kr. 23,60 + Kr. 95,60), og Udgiften udgjør ligefrem en Bestanddel af det „Jason“ ved Sammenstødet forvoldte Tab. Med Hensyn til den af Citantskabet paastaaede Erstatning for Tidstab, forsaavidt angaar Tidsrummet fra 16de Januar til 18de Februar 1899, skal Retten bemærke, at der ikke mod Indstævntes Benægtelse er tilveiebragt noget Bevis for, at „Jason“ vilde have havt nogen Fortjeneste i det nævnte Tidsrum, idet det tvertimod er paa det Rene, at den paa Sammenstødstiden ikke var befragtet. Nogen Erstatning for Tidstab vil saaledes ikke blive at tilkjende.

I Henhold til det Anførte maa „Horten“s Rederi tilpligtes at betale Citantskabet Kr. 4 696,98, medens det forøvrigt maa

blive at frifinde. Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Førstvoterende skal bemærke, at han modtog Sagens Dokumenter til Votering den 2den Januar 1900.

Thi kjendes for Ret:

Dampskibet „Horten"s Rederi („Tønsberg og Hortens Dampskibsselskab") bør til Bark „Jason"s Rederi betale 4 696 — fire Tusinde sex Hundrede niti sex — Kroner 98 — niti otte — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 6te Februar 1899, til Betaling sker, men bør forøvrigt for Sidstnævntes Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

G. Bull. *Thomas Bech.* *W. Grønstad.*

20.

Dom, afsagt af Langesunds Sjøret den 22de Februar 1900.

Langesundsfjordens Bugserdampskibsselskab

mod

Rederiet af Barkskibet „Andora" af Christiania.

Et Skib, der havde været paa Grund og tabt Roret samt var blevet noget lækt, blev bragt tilankers for begge Ankere paa et for Uveir udsat Sted, hvorfor Slæbebaad blev rekvireret. Der ankom to saadanne, hvoraf den ene besørgede Styringen, medens den anden slæbte, og Skibet blev bragt i sikker Havn. Da ingen Akkord forelaa for denne Slæbning, der af Baadenes Eiere paastodes at være en Bjergning, skulde Retten bestemme dens Størrelse. Retten fandt, at der forelaa Bjergning, men at denne ikke var forbunden med synderlig Fare, og, da den kun medtog ca. 6 Timer, tilkjendtes Bugserdampskibene Kr. 900 tilsammen. Det Reddedes Værdi var sat til Kr. 8000.

Citanten i nærværende Sag gjør Fordring paa Bjergeløn for Indbjergning af Skib „Andora" til Langesund. Da Parterne ikke er bleven enige om Bjergelønnens Størrelse, og da der af

Retten forgjæves er anstillet Forligsmægling mellem Parterne, er Bjergelønnen begjæret fastsat af Retten.

Efter den under Sagen fremlagte Skibsjournal, hvis Rigtighed er vedtaget af Skibets Styrmand og Bedstemand, der er ført som Vidner under Sagen, stødte Barkskibet „Andora", Kaptein Braaten af Christiania, den 11te Februar 1900 paa Reise fra Svinemünde til Norge med Langesundslods ombord paa Grund mellem Straaholmen og Jomfruland under Forsøg paa at gaa tilankers paa Jomfrulandsleret. Da Lodsskøite No. 3, der tidligere paa Dagen havde bragt Lods ombord, snart efter ankom til Strandingsstedet, blev den sendt til Langesund efter Slæbebaad. Der var nogen Sjø fra S. O. Fartøiet huggede uafbrudt i Grund og herunder hukede Roret sig af, men blev hængende i det øvre Beslag. Man manøvrerede imidlertid med Seilene og Fartøiet gled af Grunden. Efterat Fartøiet var kommen flot, lod man begge Ankere gaa. Skibet tørnede op og blev liggende. Fartøiet lækkede nu endel, men holdtes læns med Vindpumpen. Kl. 5½ ankom Langesundsfjordens Bugserdampskibsselskabs Baade „Storegut" og „Kolbjørn". „Kolbjørn" fik nu en ny Græstrosse ombord, hvori denne holdt Skibet, medens Ankerne lettedes. Denne Trosse brækkede imidlertid, da der begyndtes at gaa med mere Fart. „Storegut" manøvrerede nu langs Siden af Skibet og fik Slæberen ombord, hvorpaa Slæbningen heldig fortsattes til Langesund, hvor man ankom omtrent Kl. 10. Slæbningen var ikke forbunden med Fare for Slæbebaadene. Der blev ikke sluttet nogen Akkord med Slæbebaadene, da det paa Grund af Sjøgangen var vanskeligt at komme Skibet saa nær, at nogen Samtale kunde finde Sted.

Som Vidner er foruden Skibets Folk af Citanten ført Kapteinerne paa de to nævnte Slæbebaade, og af Indstævnte den ombord paa Skibet værende Lods. Kapteinerne har forklaret, at Vinden var frisk O. N. O., og at der var megen Sjø og tykt Veir. Fartøiet laa saa nær Slæpa, at det største Skib ikke turde gaa agterom „Andora". Det var maanelyst og ingen Ishindringer. Slæbningen var besværlig paa Grund af, at „Andora" havde mistet sit Ror, saa at en af Slæbebaadene maatte besørge Styringen. Den ene af Kapteinerne udtaler, at Situationen efter hans Mening var meget alvorlig, naar tages i Betragtning det overhændige Veir, som blev om Natten med østlig Vind, og den anden Kaptein, at det efter hans Formening vilde være vanskeligt, om „Andora" vilde kunnet blive liggende paa Grund af det

svære Veir, som blev om Natten. Der var ogsaa efter Kapteinernes Mening saa megen Sjø, at Slæbningen ikke kunde have foregaaet udenskjærs.

Lodsen har forklaret, at Vinden var frisk N. O., Sjøen liden, der Skuden laa. Han tror ikke, at „Storegut" kunde have greiet Skuden udenskjærs, da Slæberen neppe havde holdt. Vidnet anfører videre, at Skibet ikke i det Veir, som var, kunde have varpet op og kommen ind i sikker Havn.

Hverken Lodsen eller de af Skibets Folk, der er førte som Vidner, tør udtale nogen Mening om, hvorvidt Fartøiet kunde ligget for Ankerne i det Veir, der blev om Natten. Efter samtlige disse Vidners Udsagn var Stokken paa det ene Anker ganske borte, da Ankeret kom op; men dette antog Lodsen var skeet under Hivningen. Efter Lodsens Forklaring laa begge Ankere godt fast; det ene var ude ca. 35 à 40 Favne og det andet ca. 20 Favne. Skibet laa paa 4 Favne Vand. Skibets Ankere og Kjættinger var efter Styrmandens Udsagn gode.

Citanten har før Sagsanlægget forlangt en Bjergeløn af Kr. 2000; men da Indstævnte har nægtet at gaa med herpaa, som nævnt, begjæret denne fastsat af Retten.

Indstævnte har ikke protesteret mod, at der her forelaa Bjergning, men overladt til Sjøretten at fastsætte Beløbet.

Skibets Værdi er af Citanten anslaaet til Kr. 8000, medens Skibets Kaptein udtaler, at Skibet ifjor ved Indkjøbet blev betalt med Kr. 6000 à Kr. 7000. Ladningen, der bestaar af Is, er værdiløs.

Der er ikke af nogen af Parterne paastaaet Procesomkostninger.

Sjøretten antager, at Skibet efter de oplyste Omstændigheder var stedt i Nød, og at der saaledes foreligger et Bjergningstilfælde. Skibet laa nemlig tilankers ude i det aabne Hav, ikke langt fra Grund. Roret var brukket, og Veiret var efter Lodsens Udsagn saaledes, at Skibet ikke selv kunde have bragt sig i sikker Havn ved Varpning. Om Natten blev Veiret overhændigt, og det maa efter Citantens Vidners Forklaring, der ikke har turdet modsiges af de øvrige Vidner, ansees tvivlsomt, om Skibet under dette Veir kunde blevet liggende for Ankerne uden at drive paa Grund.

Med Hensyn til Bjergelønnens Størrelse bemærkes, at det er oplyst, at Bjergningen var noksaa besværlig, men den har ikke været forbunden med nogensomhelst Fare for Bjergerne, ligesom

Bjergningen ikke har været forbunden med extra Udgifter for disse, hvorhos den medtog i det hele 6 Timer. Skibet var ikke forladt af sine Folk. Under disse Omstændigheder antager Retten, at Bjergelønnen passende kan ansættes til Kr. 900. Proces-omkostninger er, som nævnt, ikke paastaaet.

Thi kjendes for Ret:

Barkskib „Andora"s Rederi bør til Langesundsfjordens Bugser-dampskibsselskab som Bjergeløn betale 900 — ni Hundrede — Kroner.

Processens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutions Tvang.

F. Gløersen. *H. Skougaard.* *A. Næss.*

21.

Dom, afkunnad af Stockholms Rådstufvurätt den 15 Februari 1900.

Bergnings- och Dykeriaktiebolaget „Neptun"
(O. Wallin's Advokatbyrå).

mot

Sjökaptenen L. Christiansen
(v. Häradshöfdingen Gustaf Abenius).

Det af svaranden förda ångfartyget „Victoria" strandade i Norrköpings skärgård och blef dels med användande af egna hjelpmedel, dels ock med biträde af en käranden tillhörig bergningsångare taget af grund. Rätten ansåg bergning föreligga och ålade svaranden utgifva bergarelön med K:r 19 000. Det bergades värde ca. K:r 165 000. Rådstufvu Rättens dom har vunnit laga kraft.

I målet är upplyst, att sedan Norska ångfartyget „Victoria", fördt af svaranden, Sjökaptenen L. Christiansen, på resa från Grimsby till Norrköping med last af stenkol Torsdagen den 27 Oktober 1898 klockan sex på morgonen strandat vid Tjärklubbs-udden i Arkö skärgård, befälhafvaren å det käranden, Bergnings- och Dykeri Aktiebolaget „Neptun", tillhöriga ångfartyget „Arne", Sjökaptenen Gerhard Edman, efter erhållna order att söka berga

„Victoria“, samma dag klockan 4,55 eftermiddagen med „Arne“ afgått från Stockholm till strandningsstället, dit han ankommit påföljande dag klockan 7,45 förmiddagen, hvarefter omedelbart mellan Edman och svaranden öfverenskommits, att käranden skulle söka berga „Victoria“ och dess last äfvensom att alla tvister, som kunde uppstå rörande den käranden för bergningen tillkommande bergarelön, skulle anhängiggöras hos och afgöras af Stockholms Rådstufvurätt eller genom kompromiss;

att den plats, der „Victoria“ strandat, har ett fullt skyddadt läge utom mot öster och sydost, men att öster ut från samma plats äro belägna flera större holmar, som afbryta sjögång från hafvet vid ostliga vindar under det att i öppna hafvet i sydostlig riktning från strandningsstället finnes en mängd smärre holmar och skär, som hindra svårare sjögång jämväl från detta håll;

att „Victoria“ vid „Arne“s ankomst legat uppränd med förskeppet på det vid udden utskjutande berget och derintill befintliga större och mindre stenar samt med styrbordssidan på ungefär tre famnars afstånd från sjelfva udden;

att djupet strax för om „Victoria“, som före grundstötningen legat 14 fot 3 tum djupt föröfver, varit allenast omkring 12 fot;

att förrummet varit läck med åtminstone 5 fots vatten samt förtanken något läck och vattenfyld, hvarjemte fartyget haft åtminstone 4 fots vatten i förpiken;

att „Arne“s dykare omedelbart efter ankomsten till strandingsstället nedsändts för att undersöka haveristens läge och skador, hvarvid befunnits, att „Victoria“ låg an grundet från fören till akterkant af förluckan äfvensom att fartygets botten å styrbords sida hade flera större och mindre sprickor med bucklor under slingerkölen ungefär vid förkant af förrummet samt två hål af omkring en fots diameter, i hvilka hål stenar inträngt och qvarsutto;

att sedan dykareundersökningen afslutats, bergningsarbetet omedelbart påbörjats och medelst pumpning, tätning af „Victoria“s skador och lossning af dess last pågått å strandingsstället till påföljande dag, den 29 Oktober, vid middagstiden, uti hvilket arbete för kärandens räkning deltagit utom „Arne“s af 10 man utom befälhafvaren bestående besättning, deribland en dykare, åtskilligt af „Arne“s befälhafvare särskildt anstäldt arbetsfolk från Oxelösund jemte 8 man från angränsande land, hvarjemte vid bergningsarbetet på kärandens bekostnad användts en bogserbåt jemte pråmar;

att vid pumpningen, dertill drifkraft lemnades af „Victoria“s ångpanna, användts dels „Arne“s stora pump, hvarmed förpiken länsades, dels och „Victoria“s egna pumpar, skötta af detta fartygs egen besättning, hvaremot „Arne“s universalpump, som jemväl förts ombord å „Victoria“, icke under bergningsarbetet kommit til användning;

att Edman den 28 Oktober på eftermiddagen låtit påbörja upptagandet af ett hål på kollisionsskottet, på det att „Arne“s stora pump skulle i händelse af behof kunna användas till att utpumpa vattnet i förrummet sedan det genom hålet runnit ut i förpiken, men att nämnda hål icke fullbordats förr än „Victoria“ efter bergningen kommit i säkerhet och att dessförinnan endast en ringa mängd vatten runnit genom hålet ut i förpiken och derifrån utpumpats;

att lossningen af „Victoria“s last, hvarvid användts detta fartygs ångvinschar, tagit sin början den 28 Oktober på förmiddagen och fortgått till påföljande dag klockan 6,30 förmiddagen, då omkring etthundra tons af lasten varit utlossade;

att tätningen af haveristens skador omedelbart efter dykareundersökningen påbörjats af dykaren medelst användande af dref och bastmattor af „Arne“s förråd, hvarjemte Edman samtidigt låtit påbörja förfärdigandet af ett 12 fot långt och 8 fot bredt så kalladt tätningsplan bestående af plank och bräder, öfvertäckta med segelduk och i kanterna försedda med tätningsmadrasser;

att till tätningsplanet, hvilket förfärdigades af kärandens folk och blifvit färdigt före mörkrets inbrott den 28 Oktober, lemnats af „Victoria“s förråd 18 bräder af 12 fots längd och 1 × 4 tums tjocklek, hvaremot öfriga till planet använda materialier tillsläppts af käranden;

att medan „Arne“s besättning till större delen var sysselsatt med förfärdigandet af tätningsplanet och med dykarearbeten, ett „Victoria“ tillhörigt större varpankare medelst en samma fartyg tillhörig tross utförts ungefär fyra streck från „Victoria“s babords bog för att förhindra fartyget att vid lättning drifva ut på för djupt vatten, uti hvilket arbete „Victoria“s besättning deltagit, hvarjemte senare på dagen „Victoria“s båda ankare af detta fartygs egen besättning nedfirats i botten för att hålla fartyget i rätt läge;

att vinden den 28 Oktober varit vestlig med temligen frisk bris samt påföljande dag sydlig med tätt bris;

att „Victoria“ den 29de Oktober på morgonen blifvit flott utan att i målet kunnat med visshet utrönas, huruvida detta skett allenast i följd af fartygets lättande genom tätandet af dess skador, pumpningen och lossandet af lasten, eller dertill bidragit jemväl att svaranden, på sätt upplyst är, låtit „Victoria“s maskin arbeta för back;

att „Victoria“ efter losstagningen befunnits hafva flera större och mindre sprickor och bucklor jemväl under babordssidan, hvilka sprickor derefter af dykaren tätats, hvarvid jemväl med biträde af „Victoria“s besättning tätningsplanet nedförts samt fästats med kettingar och domkraftskrufvar, tillhöriga Victoria;

att „Victoria“ derefter med egen maskin förts från grundet, hvarefter såväl „Victoria“ som „Arne“ gått in till Norrköping, dit „Victoria“ anländt klockan 6,55 på eftermiddagen og „Arne“ omkring en half timme senare;

att under infärden till Norköping fyra man af „Arne“s besättning, deribland dykaren, uppehållit sig ombord å „Victoria“, utan att likväl deras biträde derstädes behöfts anlitas;

att „Arne“s dykare den 30 Oktober på förmiddagen gått ned och tillsett att tätningarne ej rubbats, hvarefter och sedan på eftermiddagen samma dag „Arne“s pumpar, slangar och öfrig vid bergningen använd materiel åter tagits ombord, „Arne“ klockan ett förmiddagen påföljande dagen, den 31 Oktober, afgått från Norrköping;

att ångfartyget „Victoria“, som efter ankomsten till Norrköping på kärandens begäran belagts med qvarstad hvilken likaledes på begäran af käranden åter häfts, vid i laga ordning förrättad besigtning i Norrköping i skadadt skick uppskattats till ett värde af 150 000 kronor;

samt att fartygets last, för hvilken särskild frakt ej betalades, enär fartyget var befraktadt på tid, i Norrköping sålts för 15 434 kronor i svenskt mynt, under det att sammanlagda beloppet af lastens frakturavärde fritt ombord i Grimsby samt efter vid ifrågavarande tid gällande fraktkurs beräknad frakt för densamma utgjort 17 982 kronor i svenskt mynt;

Och enär käranden genom det vid ifrågakomna tilfälle åt ångfartyget „Victoria“ lemnade biträde måste anses hafva bergat fartyget, och käranden förty är berättigad att af det bergade undfå bergarelön;

samt vidkommande de omständigheter, hvilka jemlikt 225 § Sjölagen böra vid bergarelönens bestämmande i synnerhet beaktas,

det af hvad här ofvan blifvit anmärkt och eljest i målet förekommit framgår, att ångfartyget „Victoria“ och dess last, med hänsyn till strandningsställets läge, före bergningen ej varit utsatta för öfverhängande fara; att fartyget ej varit öfvergifvit af besättningen; att denna biträdt vid bergningen, hvilken jemväl eljest i ej oväsentlig grad underlättats genom användande af fartygets egna hjelpmedel; att bergarne och deras redskap icke under bergningsarbetet varit utsatt för någon fara, liksom bergarne derunder icke lidit någon skada till lif, helsa eller gods; att bergningsarbetet, hvilket utförts med insigt och drift, ehuru det i jemförelse med andra dylika arbeten ej kan anses hafva varit förenadt med synnerlig möda, upptagit en tid af mellan tre och fyra dygn; att vid bergningen, som skett med användande af ett för sådant arbete särskildt utrustadt fartyg till bokfört värde af nära 21 000 kronor, fartygets befälhafvare haft biträde af dess af tio man bestående besättning jemte åtskilligt särskildt legdt manskap; att käranden i och för bergningen fått vidkännas, utöfver bergningsfartygets till 171· kronor 28 öre för hvarje dygn beräknade driftkostnad, jemväl aflöning åt det legda manskapet och andra särskilda med bergningen förenade kostnader till sammanlagdt belopp af 1417 kronor 6 öre; samt att det bergades värde uppgått till minst 165 434 kronor;

altså pröfvar Rådstufvurätten skäligt bestämma bergarelönen för ifrågavarande bergning till 19 000 kronor, i följd hvaraf och då svaranden förklarat sig villig att för ofvan omförmälta qvarstads läggande och häfvande godtgöra käranden med fordrade 32 kronor 75 öre, Rådstufvurätten i så måtto bifaller kärandens i målet förda talan att svaranden förpligtas att till käranden med fartyg, frakt och last genast utgifva dels nittontusen kronor jemte ränta derå efter fem procent om året från stämningsdagen den 5 November 1898, till dess betalning sker, dels ock ersättning för qvarstadskostnaden med trettiotvå kronor 75 öre; skolande svaranden ersätta käranden för rättegångskostnaderna med skäliga ansedda sjuhundra sjutton kronor jemte hvad käranden visar sig hafva utgifvit till lösen af Rättens protokoll i målet. År och dag som ofvan.

På Rådstufvurättens vägnar:

B. Cavallin.

22.

Skjøn, angaaende Afstandsfragt, afgivet af Sjøretten i Dalernes Sorenskriveri den 3die April 1900.

Paa en Reise med Trælast fra Haparanda til Menai Bridge, England, blev Skibet forladt i Nordsjøen paa 55° 40' n. B. og 5° 3' ø. L. Skibet drev senere ind paa den norske Kyst i Nærheden af Egersund, hvortil Fartøiet med Størstedelen af Lasten blev indbragt. Retten fastsatte Afstandsfragten til 58/100 af den fulde Fragt for det ilandbragte Kvantum af Lasten og med Fradrag af det oppebaarne Fragtforskud. Udtalt, at Afstandsfragt efter Sjøfartslovens § 160 rettelig bør beregnes til det Sted, hvor Fartøiet forlades.

Aar 1900 den 3die April blev Sjøret sat etc. etc. . . ., hvor da foretoges: Skjønsforretning til Bestemmelse af den Barkskibet „Petro"s Rederi tilkommende Afstandsfragt for en Ladning Planker, fragtet for Reise fra Haparanda til Menai Bridge (England), hvilken Reise paa Grund af Skibets Havari i Nordsjøen ikke er fuldført.

Berammelsen fremlagdes.

Rekvirenten, Kaptein Svendsen, mødte og begjærede Forretningen fremmet. Konsul T. H. Puntervold mødte som Lloyds Agent for „The Maritime Insurance Comp. lim." Liverpool, hvor Ladningen er forsikret. Han foreviste det til Modtageren endosserede Konnossement af 12te September 1899 med vedheftet Opgave over den her og i Naalevig ilandbragte Last og hvorefter ca. 300 Stk. Planker af Ladningen er borte.

Forligsmægling blev forgjæves anstillet.

Kaptein Svendsen bemærkede, at han ikke havde Certepartiet tilstede, men oplyste, at Fragtkontrakten var indgaaet mellem ham paa Rederiets Vegne og Andr. Kurt & Co. i Torneå som Befragtere. Fragten for Reisen fra Haparanda i Sverige til Menai Bridge i England var fastsat til 50 Shillings pr. Petersburger Standard. Med Hensyn til Ladningens Størrelse henviste han til Konnossement af 12te September 1899, som han nu fremlagde. Ladningen udgjorde ialt 103 Standard af forskjellige Dimensioner. Ved Skibets Stranding i Naalevigen bortkom endel af Lasten, men hvor meget vidste han ikke og kunde ikke uden videre godtage den i den foreviste Opgave foretagne Beregning heraf. Under de givne Omstændigheder begjærede han Skjønnet afgivet som en Brøkdel af den hele Fragt af det Kvantum Last, som bliver konstateret at være ilandbragt her paa Stedet og i

Naalevig. Han vedtog, at det ved den afholdende Auktion opgivne Kvantum forsaavidt bliver afgjørende, idet Maaling foregaar ved Udleveringen til Kjøberne ved Sælgerens Folk. Han oplyste, at „Petro“ efter at have kollideret med et engelsk Fiskefartøi blev forladt i Nordsjøen paa 55° 40′ n. B. og 5° 3′ Længde Ø. for Greenwich den 31te Oktober f. A., hvorefter Skibet uden Mandskab drev omkring og — antagelig den 7de November — strandede ved Naalevigen i Nærheden af Egersund, hvorfra Fartøiet med Størsteparten af iværende Ladning blev indbragt hertil. Han paastod, at Afstandsfragten maatte blive at beregne til det Sted, hvor Skibet af Besætningen maatte forlades.

— — — — — — — —

Retten kommer enstemmig til det Resultat, at Afstandsfragten efter Sjøfartsl.s § 160 rettelig bør beregnes til det Sted, hvor Fartøiet under Reisen maatte forlades, og at det Sted, hvor det senere paa egen Haand har drevet iland, forsaavidt ikke kommer i Betragtning. Det er nemlig den opseilede Distance, som der skal betales Fragt for, cfr. i denne Forbindelse Retstd. for 1899, S. 29. Imidlertid skal der med Hensyn til Afstandsfragtens Udmaaling ikke alene tages Hensyn til Forholdet mellem den opseilede og den resterende Distance, men ogsaa til Tid, Vanskeligheder og Omkostninger og disse Hensyn i Forbindelse med den ringe Forskjel i Distance i nærværende Tilfælde for de forskjellige Afslutningssteder gjør det efter Rettens Anskuelse temmelig betydningsløst, enten her Afstandsfragten beregnes fra den ene eller efter den anden Distance.

Overensstemmende hermed afgav Retten følgende enstemmige

Skjøn:

Den Barkskibet „Petro“s Rederi tilkommende Afstandsfragt for Reise fra Haparanda til Menai Bridge med en Ladning Planker ifølge den paaberaabte Befragtningskontrakt bestemmes til $^{58}/_{100}$ — otte og femti Hundredele — af den fulde Fragt for det ilandbragte Kvantum af Lasten og med Fradrag af det oppebaarne Fragtforskud.

P. Gløersen. *W. Berentsen.* *A. Birkeland.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 7	Aargang I	1900

23.

Norges Høiesterets Votering og Dom af 17de Januar 1900

i Sagen: Josef Andersen, Rasmus Risa, Ole Christian Haugland og Gustav Nygaard

(Adv. Nørregaard befalet Sagfører)

mod

Skib „Ferda"s Rederi

(Cand. jur. I. A. Rubach til Prøve).

Antaget, at Bestemmelsen i *den norske Sjøfartslovs § 106* om, at den, som rømmer uden frivillig at vende tilbage før Skibets Afgang, skal have sin tilgodehavende Hyre og sine ombord efterladte Eiendele forbrudt til Rederiet, ikke berettiger Rømlingen til at fordre det saaledes forbrudtes Værdi afdraget i Erstatningen for det Tab, der er er paaført Rederiet ved Rømningen.[1])

Assessor *Motzfeldt:* Ved Dom, afsagt af Stavanger Sjøret den 25de Juni 1898, blev saaledes kjendt for Ret:

„Skib „Ferda"s Rederi bør for Sjømændene Josef Andersen, Rasmus Risa, Ole Christian Haugland og Gustav Nygaards Tiltale i denne Sag fri at være.

[1]) Det bemærkes, at den danske og svenske Sjølovs § 106 udtrykkelig bestemmer, at naar Hyren og Eiendelene, som forbrydes, ikke forslaar til at holde Rederiet skadesløst for det ved Rømningen forvoldte Tab, er Rømlingen pligtig at erstatte det manglende. Der er altsaa paa dette Punkt en Forskjel mellem norsk Ret paa den ene Side og svensk og dansk Ret paa den anden Side.

Derimod bør disse *in solidum* til Skib „Ferda"s Rederi at betale Kr. 575,09 — fem Hundrede og fem og sytti Kroner, ni Øre — med 4 pCt. Renter fra 24de September 1896, til Betaling sker, men forøvrigt for „Ferda"s Rederis Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves."

Ang. Sagens Gjenstand og nærmere Sammenhæng henviser jeg til Sjøretsdommens Præmisser.

I Henhold til erhvervet Opreisningsbevilling og Dispensation fra Reglerne om *summa appellabilis*[1]) har de nævnte 4 Sjømænd indbragt Sagen til Høiesteret, hvor der er forundt dem fri Sagførsel.

For Appell. har deres Advokat nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte tilpligtes:

1. at betale Appellanterne deres tilgodehavende Hyre, nemlig

til	Josef Andersen	Kr.	159,14
-	Rasmus Risa	„	172,12
-	Ole Chr. Haugland	„	202,56
-	Gustav Nygaard	„	133,58,

2. at betale dem Erstatning for deres Tøi, nemlig:

til	Josef Andersen	Kr.	188,50
„	Rasmus Risa	„	176,50
„	Ole Chr. Haugland	„	172,00
„	Gustav Nygaard	„	202,85,

3. at betale Appellanterne Renter af ovenstaaende Beløb fra 22de Juni 1896, til Betaling sker, samt
4. at erstatte Sagens Omkostninger ved Sjøretten og Høiesteret, hvoriblandt Salær til Undertegnede, hvilket i ethvert Tilfælde forventes udredet af det Offentlige;
5. at Appellanterne frifindes for Indstævntes Tiltale i Sagen.

Det indstævnte Rederi har nedlagt saadan Paastand:

Principalt: At Sjøretsdommen stadfæstes.

Subsidiært: At Indstævnte under Exekutionstvang og med vanlig Rente tilpligtes at betale:

1.	til	Josef Andersen	Kr.	26,54
2.	„	Rasmus Risa	„	62,27
3.	„	Ole Chr. Haugland	„	92,35
og 4.	„	Gustav Nygaard	„	10,90,

[1]) d. v. s. den mindste Sum (i Norge Kr. 1 000), som Striden maa angaa for at kunne indbringes for Høiesteret.

men forøvrigt frifindes for Appellanternes Tiltale — og for begge Tilfælde, at Appellanterne *in solidum* tilpligtes at betale Indstævnte Sagens Omkostninger for Høiesteret.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten og kan i det Væsentlige tiltræde dens Begrundelse.

Sagens Spørgsmaal sees at være, hvorvidt de nævnte fire Sjømænd skulle ansees ved sit Forhold, nemlig at forlade Skibet i Rosario den 16de Marts 1896, at have gjort sig skyldige i Rømning.

Jeg anser det ved Sagens Oplysninger godtgjort, at Kapteinen har udtalt, ikke til Matroserne, men til en anden Mand, at han efter sit Certeparti, der forpligtede ham til alternativt at gaa enten til Rio eller til Santos, sandsynligvis vilde komme til at gaa til Rio. Jeg gaar tillige ud ud fra, at Kapteinen har meddelt Matroserne, at han, naar Destinationsstedet blev bestemt, skulde telegrafisk skaffe Oplysning om Sundhedstilstanden paa dette Sted og give de Matroser, der ønskede det, Afmønstring, hvis der paa Stedet herskede Epidemi af smitsom Feber. Men jeg antager efter Sagens Oplysninger, at de fire Matroser, da de Mandag den 16de Marts 1896 forlod Skibet, gjorde dette, fordi Kapteinen den foregaaende Dag, Søndag, havde nægtet dem større Udbetaling paa Hyren end en Dollar hver, og ikke fordi Skibet antagelig vilde komme til at gaa til pestsmittet Sted. Og jeg antager ligeledes, at Matroserne paa Konsulatet saavel om Formiddagen som om Eftermiddagen, da de var der med Klage over Kapteinen, kun have paaberaabt dennes Nægtelse af at udbetale, hvad de havde Krav paa af Hyren, og ikke talt om, hvad deres senere Søgsmaal er baseret paa, at Skibet var destineret til pestsmittet Sted. Paa Konsulatet blev der allerede om Formiddagen lovet dem, at Sagen skulde blive gjort til Gjenstand for Undersøgelse. Og der blev tilholdt dem at gaa ombord igjen i Fartøiet, da intet kunde gjøres, før Kapteinen havde havt Anledning til at udtale sig. Og om Eftermiddagen blev der paa Konsulatet overleveret dem et Brev, som de skulde overbringe Kapteinen, hvori denne anmodedes om at møde paa Konsulatet den næste Dags Formiddag. Matroserne nægtede nu imidlertid lige ud at gaa ombord og gik sin Vei, idet de ytrede, at naar de ikke kunde faa sin Ret paa Konsulatet, vilde de henvende sig til Havnekapteinen.

Dette fremgaar af Konsulens Fremstilling af Sagen. Konsulen oplyser videre, at Matroserne samme Dag, som Sagen var

afvist af Federaldomstolen, nemlig i Slutningen af Marts Maaned atter indfandt sig paa Konsulatet. Adspurgt her, om de var villige til at gaa ombord igjen, da de i modsat Fald vilde blive betragtet som Rømningsmænd, erklærede alle fire med stor Bestemthed, at de under ingen Omstændighed vilde gjøre dette. Heller ikke da paaberaabte de sig som Fritagelsesgrund, at Skibet skulde gaa til pestsmittet Sted. Først efter denne Matrosernes Erklæring var det, at Kapteinen, der allerede fra 24de Marts havde været seilklar, forhyrede nye Folk og afseilede til Santos den 2den April. Og det er oplyst, at der paa den Tid ingen Epidemi af smitsom Sygdom herskede i Santos. Dette havde Kapteinen faaet oplyst ved Telegramvexling mellem Konsulerne i Rosario og i Santos den 26de og 27de Marts.

Ved en Bestemmelse i sin Hyrekontrakt var Matroserne derhos forpligtede til, forsaavidt der opstod Tvist om Kontraktens rette Forstaaelse, foreløbig at lade denne afgjøre af norsk og svensk Konsul og ikke i Udlandet at indbringe Tvisten for nogen udenlandsk Domstol. Men her har de nævnte Matroser, som det sees, ikke villet lade Konsulen faa Anledning til, efter at have hørt Kapteinen, at afgive nogen Udtalelse, hvorimod de med Forbigaaelse af Konsulen har henvendt sig til andre Autoriteter paa Stedet.

Jeg anser det efter dette for klart, at Matroserne har gjort sig skyldige i Rømning. De paaberaaber sig vistnok, at de ikke handlede i ond Tro, men var overbeviste om sin Ret til at handle, som de gjorde.

Jeg anser det imidlertid ikke absolut nødvendigt, at der skal herske *mala fides*[1]) hos Vedkommende for, at han skal bedømmes som Rømling. Naar man som her paa egen Haand opkaster sig selv til Dommer om det Spørgsmaal, hvorvidt man har Ret til at forlade Skibet, og man saa forlader dette og lader det ligge uden Mandskab, mener jeg, at man maa betragtes som Rømningsmand, naar det senere viser sig, at man objektivt seet havde Uret i sin Opfatning og retsstridigt har forladt Skibet. Man gaar da ind under Sjøfartslovens § 299.

Og er Matroserne at betragte som Rømningsmænd, saa er efter Sjøfartslovens § 106 indestaaende Hyre og ombord efterladte Eiendele forbrudt. Og jeg anser det at følge af de almindelige Regler om Skadeserstatning, at de ikke er fri med denne

[1]) ɔ: ond Tro.

Straf, men at de ogsaa er forpligtede til at erstatte Rederiet den Skade, som deres Rømning har foraarsaget. Dette er ogsaa afgjort ved tidligere Høiesteretsdomme.

Jeg finder, at Appell. havde saa liden Føie til at bringe denne Sag ind for Høiesteret, at de ikke kan undgaa at tilsvare Rederiet Sagens Omkostninger her.

Den befalede Sagfører, der forsvarlig har udført Sagen, tilkommer Salær af Statskassen, hvilket ansættes til 200 Kroner.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør, forsaavidt paaanket er, ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanterne, Josef Andersen, Rasmus Risa, Ole Christian Haugland og Gustav Nygaard, en for alle og alle for en, til Skib „Ferda"s Rederi 200 — to Hundrede — Kroner. Salariet til den for Høiesteret befalede Sagfører, Advokat Nørregaard, ansættes til 200 — to Hundrede — Kroner, der udredes af Statskassen.

Assessor *Roll:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Dog finder jeg, at Procesomkostningerne ogsaa for Høiesteret efter Omstændighederne bør ophæves. Sagen har for mig i flere Henseender frembudt saavidt Tvivl, at det forekommer mig, at Appell. har havt rimelig Grund til at søge den prøvet ved Høiesteret. Navnlig finder jeg, at det efter de foreliggende Oplysninger ikke kan antages, at Appell., dengang de den 16de Marts gik fra Borde, havde til Hensigt at forlade Skibet for godt; deres Hensigt med dengang at forlade Skibet var aabenbart kun at faa Anledning til at henvende sig til Konsulen i Anledning af Skipperens Nægtelse af at betale dem noget paa Hyren. Og deres Ønske om at konferere med Konsulen stod visselig efter min Formening i Forbindelse med en Frygt for, at Skipperen vilde tilbageholde deres Lønning saa længe, at det blev for sent for dem at unddrage sig for at følge Skibet til pestsmittet Sted.

Jeg vil derhos ikke undlade at bemærke, at jeg oprindelig har været i nogen Tvivl, om ikke den optjente Hyre og Værdien af det efterladte Tøi skulde komme til Afdrag i Erstatningssummen. Som af Førstvoterende anført, har Høiesteret imidlertid tidligere under den ældre Sjøfartslovs Herredømme gjentagne Gange afgjort, at optjent Hyre ikke skal komme i Betragtning

ved Erstatningssummens Ansættelse i deslige Tilfælde, og jeg kan ikke antage, at den nye Sjøfartslov har villet forandre den saaledes fastslaaede Retspraxis. Ligesom den ældre Sjøfartslov betegner ogsaa den nye Lov Hyrens og det efterladte Godses Hjemfalden til Rederiet med Udtrykket „forbrudt“ og betegner dermed altsaa ligesom den ældre Sjøfartslov denne hjemfalden som Straf.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom:* Jeg er i det Væsentlige og i Resultatet enig med Hr. Assessor Roll.

Extraordn. Assessor, Exped.sekretær *Bull:* Ligesaa.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *H. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordn. Assessor, Generalauditør *Broch:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende paa samme Maade som D'Hrr. Assessorerne Roll, Blom og Bull.

Assessor *Ottesen:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Hvad Appell. skal betale for sin retsstridige Adfærd, er Erstatning, og denne bliver ikke tilkjendt, naar ikke Erstatning skal gives for, hvad der har været nødvendigt for at faa Erstatningsspørgsmaalet afgjort.

Overensstemmende med den passerede Votering blev derefter afsagt saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør, forsaavidt paaanket er, ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Salariet til den for Høiesteret befalede Sagfører, Advokat Nørregaard, ansættes til 200 — to Hundrede — Kroner, der udredes af Statskassen.

Sjørettens Dom er saalydende:

Sjømændene Josef Andersen, Rasmus Risa, Ole Christian Haugland og Gustav Nygaard, der i 1896 var forhyrede med Skib „Ferda“, forlod Skibet i Rosario den 16de Marts og kom ikke igjen ombord, hvorfor de ikke har faaet udbetalt sin tilgodehavende Hyre ligesom Skipperen, da deres Tøi var bleven staaende tilbage ombord i Skibet, har bortsolgt dette Tøi.

Nævnte Sjømænd have i den Anledning anlagt nærværende Sjøretssag med Continuationssøgsmaal og har paastaaet sig hos Skib „Ferda“s Rederi tilkjendt følgende Beløb:

Josef Andersens tilgodehavende Hyre Kr. 157,14 og for solgt Tøi Kr. 188.50 = Kr. 345,64. Rasmus Risa tilgodehavende Hyre Kr. 172,12 og for solgt Tøi Kr. 176,50 = Kr. 348,62. Ole Haugland tilgodehavende Hyre Kr. 202,86 og for solgt Tøi Kr. 172,00 = Kr. 374,86. Gustav Nygaard

tilgodehavende Hyre Kr. 133,58 og for solgt Tøi Kr. 202,85 = Kr. 336,43 med Renter fra 22de Juli 1896 af samtlige Beløb og Sagens Omkostninger; subsidiært paastaaes det solgte Tøis Værdi fastsat ved Rettens Skjøn eller ved Citanternes Ed.

Citanterne har paastaaet, at de var berettigede til at gaa fra Skibet, da dette var bleven befragtet fra Rosario til Rio, hvor de paastaar, at der dengang herskede en voldsom Epidemi af gul Feber, og at Skipperen uberettiget nægtede dem Afmønstring og Afregning.

Citanterne har ogsaa slaaet paa, at Skipperen nægtede at indbetale dem deres tilgodehavende Hyre, før de forlod Skibet, men deres Søgsmaal er dog ikke baseret herpaa, hvorfor Retten antages at kunne lade det uomhandlet, saameget mere som Skipperen har benægtet Rigtigheden heraf og Paastanden ikke er godtgjort og forøvrigt ogsaa vilde være uden synderlig Betydning i Sagen.

Indstævnte Skib „Ferda"s Rederi har paastaaet sig tilkjendt Kost og Tæring hos Citanterne, om Sagen *ex officio* paa Grund af utilbørlig Cummulation skulde blive afvist; men Retten skal hertil strax bemærke, at den ikke finder, at Cumulatio inepta[1]) foreligger, hvorfor Sagen ikke vil blive at afvise.

Indstævnte, der har paastaaet, at Citanterne var uberettiget til at forlade Skibet og at de maatte betragtes som Rømlinger, og at de i ethvert Fald ved sit Contraktsbrud har paaført Rederiet betydelige Udgifter, har anlagt Kontrasøgsmaal og principaliter paastaaet Citanterne tilpligtede in solidum at betale Kr. 1 668,77 med Renter og Sagsomkostninger, og subsidiært har Rederiet hos Citanterne paastaaet sig tilkjendt nedenstaaende Beløb efter saadan Beregning.

Indstævnte har anført som Skibets Tab foranlediget ved Citanternes Forhold, hvad Skipperen har maattet udbetale for at forhyre 4 andre Mandskaber i Citanternes Sted, den større Hyre som de 4 nye Mandskaber har faaet, Differencen mellem Citanternes Hyre og udbetalte Arbeidspenge fra den Dag, Citanterne forlod Skibet, Extrabetaling for Skibets Klarering paa en Helligdag, og endelig Tabet ved Skibets forlængede Ophold paa Grund af Citanternes Forhold, beregnet overensstemmende med Certepartiets Bestemmelse om Betaling for Overliggedage 4 sh. pr. Ton pr. Dag med Kr. 1 075,74, samlet Sum Kr. 1 668,77.

Fra denne Sum er derefter for Citanten Josef Andersens Vedkommende fratrukket tilgodehavende Hyre, Kr. 4,00 for Assurance af Tøi og Kr. 8,00 Mulkt betalt for ham, tilsammen Kr. 139,80 og Udbringendet af hans Tøi solgt ved Auktion ombord Kr. 18,40, tilsammen Kr. 158,20, hvorefter han skulde skylde Rederiet Kr. 1 526,59.

Efter lignende Beregning har Indstævnte opgjort Regnskabet for de øvrige 3 Citanter med saadant Resultat, at Citanten Rasmus Risa paastaaes skyldig Kr. 1 525,70, Citanten Ole Haugland Kr. 1 547,99, for ham ogsaa fratrukket Kr. 8,00 for ham udbetalt Mulkt og Citanten Gustav Nygaard Kr. 1 572,28.

Retten skal bemærke, at da Indstævnte i sine specielle Opgjør for Citanternes Debet har fradraget udlagt Assurance for Tøiet i Debet istedet-

---

[1]) ɔ: uberettiget Samoptræden under Proces.

for at tillægge den, og da han har gjort opmærksom paa, at dette selvfølgelig kun er en Regnefeil, har Retten fundet at burde rette Indstævntes Opgjør og Paastand derefter.

Ovenstaaende Debetposter har altsaa Indstævnte subsidiært paastaaet Citanterne tilpligtet in solidum at betale med Renter og Omkostninger.

Indstævnte har benægtet, at Skib „Ferda"s Destinationssted var Rio. Certepartiet lød paa Lossested Rio eller Santos, med Ordre om Lossested ved Konnossementtegninger og blev Lossestedet Santos, hvor der ingen Epidemi var. „Ferda"s Skipper, der for notarius publicus i Florida har afgivet og beediget en Erklæring, har i samme anført, at samme Dag som han ankom til Rosario kom 4 af hans Mandskaber og forlangte sig afmønstret, hvortil han svarede: „at det ikke kunde ske; men hvis de, naar Skibet var færdigt og Lossested bestemt, havde Ret til at raadføre sig med Konsulen, blive afmønstrede.

Senere fik Citanterne 2 Gange noget udbetalt paa sin Hyre; men da de ikke fik udbetalt hele sit Tilgodehavende, nægtede de trods Paalæg at arbeide, gik 15de Marts uden Tilladelse iland og henvendte sig til Konsulen, som opfordrede dem til atter at gaa ombord, saa vilde han næste Dag tale med Kapteinen og undersøge Sagen. Citanterne nægtede imidlertid at gaa ombord igjen og kom heller ikke mere ombord.

De henvendte sig til en Boardingsmester, som tog sig af dem, og da Konsulen hos Havnekapteinen havde forlangt Citanterne arresteret, tog denne Citanternes Parti, hvorefter Sagen blev indbragt for Overdommeren, der eragtede, at Konsulen var den, der skulde afgjøre Tvisten mellem Skipper og Citanterne. Ikke destomindre nægtede Havnekapteinen fra 27de Marts Skibet gjentagne Gange Udklarering trods Paalæg fra Overdommeren. Endelig fik Skibet udklarere den 2den April. Denne Skipperens Erklæring er i alle Dele bekræftet ved det fremlagte Journaluddrag og ved gjentagne Skrivelser, Vicekonsulen i Rosario, som udtaler, at han maatte betragte Citanterne som Rømlinger.

Citanterne har fastholdt, at „Ferda" var befragtet alene til Rio og staar paa, at det fremlagte Exemplar ikke er det rette eller at Santos senere er tilføiet i samme og paastaar, at de saavel af „Ferda"s Skipper som paa alle andre Hold hørte, at Skibet skulde til Rio, hvorfor de ansaa sig berettiget til strax at forlade Skibet, saameget mere som de blev nægtet at gaa iland og raadføre sig med Konsulen. De formener derhos, at selv efter Certepartiet var jo Rio Bestemmelsestedet.

Iøvrigt paastaar de, at der i Santos ogsaa var gul Feber. Citanterne har benægtet Skipperens og Konsulens Erklæringer og begge disses Fremstilling af Sagen.

At Skibet er blevet opholdt i Rosario for deres Skyld, benægter Citanterne, ligesom ogsaa, at Skipperen har forhyret dyrere Folk end dem. De paastaar ogsaa, at der ikke mellem dem existerer nogen solidarisk Forpligtelse ligeoverfor Rederiet.

Citanterne har fremlagt Fortegnelse over det Tøi, som de efterlod ombord og som Skipperen havde solgt, med Taxt over de respektive Gjenstande, og har de benægtet, at Skipperen havde nogen Ret til at bortsælge Tøiet.

Ligeledes benægter Citanterne Andersen og Haugland, at de er ilagt nogen Mulkt, som Skipperen i sit Opgjør med dem har fratrukket, og Citan-

terne har benægtet, at Skipperens Reise m. v., hvorfor ogsaa er skeet Fradrag, kan belastes dem.

Citanterne udtaler, at de ikke kjender til, at Rederiet har udlagt nogen Assurancepræmie. Citanterne har ladet afhøre en Del Vidner dels af „Ferda"s Mandskaber, dels Sjøfolk, der var i Rosario samtidig med Citanterne, og disse have forklaret, at der var bleven dem fortalt fra forskjelligt Hold i Rosario samtidig med Citanterne i Rosario, at „Ferda" var destineret til Rio, og at det skulde være Skipperen og Styrmanden paa „Ferda", der havde udtalt dette.

Indstævnte henviser til det fremlagte Certeparti, som ikke lader nogen Tvivl tilbage om, at det er det rette og ægte Certeparti og til at „Ferda" blev beordret til Santos, til at Konsulen for „Ferda"s Skipper før Afreisen fra Rosario telegraferede til Konsulen i Santos med Forespørgsel om Sundhedstilstanden der og til denne Konsuls Svartelegram, at der ingen Epidemi var — Indstævnte benægter, at „Ferda"s Skipper havde udtalt, at Skibet skulde til Rio og dette kunde han heller ikke gjøre, da det først ved Konnossementets Tegning skulde bestemmes, hvor Skibet skulde gaa hen.

Naar Citanterne i sit Indlæg af 12te Januar 1898 benægter, at Skipperen har udlagt Kr. 8,00 for hver af Citanterne Andersen og Haugland for dem ilagt Mulkt, at Skipperen har havt Udlæg ved Reiser m. v. for Citanternes Skyld og, at Assurance er udbetalt for deres Tøi, da protesterede Indstævnte mod disse Indsigelser som forsent fremkomne. Iøvrigt har Indstævnte ved Hyrekontrakten og Assurancepolice godtgjort, at der var hyret dyrere Folk end Citanterne, og at Assurancepræmierne er udlagte.

Angaaende Citanternes leverede Fortegnelse over sit ombordværende Tøi, og den af dem satte Taxt paa samme, udtaler Indstævnte, at det ikke uden videre kan antage Fortegnelsen, og at de satte Taxter er meningsløst høie.

Indstævnte paastaar sig saaledes ogsaa fri for Continuationssøgsmaalet.

Retten skal bemærke, at den gaar ud fra, hvad der indeholdes i „Ferda"s Skippers beedigede Erklæring og den af Konsulen i Rosario afgivne Erklæring og henholder sig til, hvad der i disse er anført.

At „Ferda"s Certeparti lød paa Lossestedet enten Rio eller Santos, og at Bestemmelse om Lossested først skulde meddeles Skipperen, naar Konnossementet tegnedes, anser Retten ogsaa paa det Rene. Men naar saa var Tilfældet, var Citanterne ganske uberettigede til at forlange Afmønstring, eller om dette nægtedes dem, til at forlade Skibet, før Lossestedet var bestemt, om dette da blev Rio.

I Santos var der ingen Feber. Det er heller ikke paa nogen Maade godtgjort, at Skipperen har udtalt, at Skibet skulde losse i Rio. Hvad Vidnerne herom har udtalt, har de paa anden eller tredie Haand. Allermindst er det godtgjort, at Skipperen har udtalt noget saadant til sit Mandskab, og kunde han jo heller ikke gjøre det, da det jo heller ikke før ca. 14 Dage, efterat Citanterne havde forladt Skibet, var bleven bestemt, hvor dette skulde losse, og blev det Santos.

Som tidligere sagt, har Citanterne, hverken i sin Klage til Retten eller under Sagen paastaaet, at den Omstændighed, som af dem er paastaaet, at Skipperen nægtede dem deres tilgodehavende Hyre, var Grunden til at de forlod Skibet, og heller ikke vilde dette have været nogen berettiget Grund for dem dertil.

Det maa i høi Grad bebreides Citanterne, at de ikke efterkom Konsulens Paalæg om atter at gaa ombord, idet han lovede, at han Dagen efter vilde tale med Skipperen og undersøge Sagen.

Citanterne nægtede først om Morgenen den 16de Marts at gaa til Arbeide, gik derefter iland uden Tilladelse og kom ikke mere ombord, uagtet Skibet laa i Rosario over 14 Dage efter denne Tid.

Retten kan saaledes ikke betragte dem anderledes end Rømlinger, cfr. Sjøfartslovens § 299.

Som Følge heraf have Citanterne tabt sin Ret til tilgodehavende Hyre og have forbrudt sine ombord efterladte Eiendele til Rederiet: Sjøfartslovens § 106.

Endvidere maa Citanterne paa Grund af sin retsstridige Fremfærd være forpligtet til at erstatte Rederiet de forøgede Omkostninger, der er en Følge af Citanternes Rømning.

Af Indstævntes Procedure og principale Paastand maa man gaa ud fra. at Indstævnte benægter Citanternes Ret til at kræve sin Hyre og Erstatning for det ombordværende Tøi, og at Indstævntes subsidiære Paastand er vedlagt for det Tilfælde, at Citanterne ikke vilde blive at betragte som Rømlinger, men kun som de, der havde brudt en Kontrakt.

Med Hensyn til de Omkostninger, som Indstævnte har beregnet som Skibets Tab ved Citanternes Rømning, hvilke Beløb er opgivne af „Ferda"s Fører, skal Retten bemærke, at det er selvfølgeligt, at Citanterne maa godtgjøre Rederiet Differencen mellem deres Hyre og udbetalte Arbeidspenge. fordi Skipperen maatte tage 4 Mand fra Land til Arbeide ombord fra den Dag, Citanterne forlod Skibet, indtil Lasten var inde, samt for Omkostningerne ved Forhyringen af 4 nye Mandskaber og for den større Hyre, som dissse skulde have, beregnet fra Skibets Afgang fra Rosario, indtil Citanterne kunde forlange sig afmønstrede. Disse Udgifter er af Indstævnte eller rettere af „Ferda"s Skipper beregnet til tilsammen Kr. 575,09 og imod hvilket Beløb ingen speciel Indsigelse er gjort og skal bemærkes, at Indstævnte ved fremlagte Hyrekontrakter har dokumenteret, hvad de 4 nye Mandskabers Hyre var.

Derimod finder Retten ikke, at det er godtgjort, at det direkte kan tilskrives Citanterne, at Havnekapteinen nægtede at udklarere „Ferda" fra den 27de Marts til den 1ste April.

Vistnok var dette begrundet i, at Havnekapteinen havde taget Citanternes Parti, og arbeidede for dem; men det er ikke oplyst, at Citanterne havde opfordret Havnekapteinen dertil eller forlangt dette. Den af Indstævnte beregnede Sum for „Ferda"s forlængede Ophold i Rosario kan derfor ikke belastes Citanterne, heller ikke Extrabetaling for Skibets Udklarering paa en Helligdag. Tilsammen udgjør disse beregnede Poster Kr. 1093,70.

Da Citanterne Andersen og Haugland have benægtet at have faaet nogen Mulkt iland, og der derfor af Indstævnte ikke er ført Bevis, vil de for disse beregnede udbetalte Mulkter, hver Kr. 8,00, ikke blive at ansvare af dem. Det af „Ferda"s Skipper opførte Beløb for Reiser og Ophold for ham grundet flere Ganges Indkaldelse af de argentinske Autoriteter angaaende Affæren med Citanterne, Kr. 12,93, maa ansvares af Citanterne. At Omkostningerne som beregnet er forvoldt ved Citanternes uberettigede Fremfærd, maa nemlig efter det, hvad der er oplyst, ansees givet.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at Indstævnte maa blive at frifindes for Citanternes Tiltale, og at Citanterne maa tilpligtes *in solidum* at betale Indstævnte Kr. 575,00 og med Renter fra Kontrasøgsmaalets Inkammination den 24de September 1896, men forøvrigt frifindes for Indstævntes Paastand.

At Citanterne maa dømmes solidarisk fremgaar af hele deres Forhold.

Sagens Omkostninger antages at kunne ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Skib „Ferda"s Rederi bør for Sjømændene Josef Andersen, Rasmus Risa, Ole Christian Haugland og Gustav Nygaards Tiltale i denne Sag fri at være.

Derimod bør disse *in solidum* til Skib „Ferda"s Rederi at betale 575,09 — fem Hundrede og fem og sytti — Kroner og 9 — ni — Øre med 4 — fire — pCt. Renter fra 24de September 1896 til Betaling sker, men forøvrigt for „Ferda"s Rederis Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang.

Henrik Finne. *C. H. Pedersen.* *A. Meling.*

24.

Norges Høiesterets Votering og Dom af 25de Januar 1900

i Sagen: Dampskibet „Framnæs"s Rederi
(Adv. Ramm)
mod
Det norske Bjergnings- og Dykkerkompagni
(Adv. Bredal).

Paa Reise fra Kjøbenhavn i Ballast gik et Dampskib med fuld Fart op paa et af Fladskjærene ved Strømtangen. Det blev trukket af ved Assistance af en tilkaldt Bjergningsbaad. Tilfældet anseet for Bjergning, navnlig fordi Skibet ved opkommende sydlige eller sydvestlige Vinde udsattes for at blive Vrag, saa at det maatte siges at være i Nød, selv om der ikke var øieblikkelig Fare forhaanden. Bjergelønnen fastsattes til Kr. 15000. Det bjergede Skibs Værdi: Kr. 258000.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom:* Nærværende Sags Gjenstand og faktiske Omstændigheder fremgaar af Kristiania Sjørets under 31te Mai 1899 afsagte Dom.

Ved denne blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Dampskibet „Framnæs"s Rederi, bør til Citantskabet, Det norske Bjergnings- og Dykkerkompagni, betale i Bjergeløn 18 000 — atten Tusinde — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 30te November 1898 til Betaling sker, samt 250 — to Hundrede og femti — Kroner i Sagsomkostninger."

Dommen er fra begge Parters Side paaanket til Høiesteret, af Rederiet ved Hovedankestævning af 16de Juni 1899 og af Bjergningsselskabet ved Kontrastævning af 6te d. M.

Rederiet har nedlagt saadan Paastand:

principalt, at Sjørettens Dom ophæves, og at det norske Bjergnings- og Dykkerkompagni tilkjendes Godtgjørelse efter Sjørettens Skjøn for den Dampskibet „Framnæs" i Dagene 12te—14de November 1898 ydede Assistance;

subsidiært, at den det norske Bjergnings- og Dykkerkompagni af Sjøretten tilkjendte Bjergeløn passende nedsættes og de tilkjendte Procesomkostninger ophæves, samt for begge Tilfælde, at Hovedappellanten tilkjendes Processens Omkostninger for Høiesteret.

Bjergningsselskabet har paastaaet: 1) at Sjørettens Dom stadfæstes, dog saaledes at Bjergelønnen passende forhøies; 2) at Selskabet hos Rederiet tilkjendes Processens Omkostninger ved Høiesteret.

Det Spørgsmaal, som først maa afgjøres, er, om der her foreligger et Bjergningstilfælde, eller om den Hjælp, som af Bjergningskompagniet er ydet „Framnæs", kun skal betragtes som en almindelig Assistance.

Jeg er med Hensyn til dette Spørgsmaal kommen til samme Resultat som Sjøretten, til hvis Begrundelse jeg derhos i alt væsentligt kan henholde mig. „Framnæs" laa omgivet af Skjær under Stedforhold, om hvilke det er paa det Rene, at Fartøiet her havde al mulig Udsigt til inden ganske kort Tid at blive Vrag, hvis der opkom paalands Vind, d. v. s. Vind af nogen Styrke fra Syd og særlig fra Sydvest, og jeg mener, at der ikke skulde noget usædvanlig haardt Veir til, forat en saadan Eventualitet kunde indtræffe. Det er derhos at mærke, at Fartøiet stødte i November Maaned, altsaa paa en Aarstid, som ikke gav nogensomhelst Udsigt til, at man kunde stole paa Veiret. Ved Dykkerens Forklaring anser jeg det videre godtgjort, at Fartøiet med den forreste Del af Kjølen var kilet ind i en Klove i Fjeldet, og at det derfor var nødvendigt ved Skibets Aftrækning at trække det ret agterover og ikke vride det til Siden, da der var Fjeldryg til begge Sider. Samtidig var Forholdet det, at ret agterud for Fartøiet laa et andet af Fladskjærene; Situationen, som den var over Vandet, maatte derfor nærmest lede til, at man ved Aftrækningen vilde trække over mod Styrbords Laaring, hvilket, efter hvad Dykkeren siger — og jeg tror, han heri har

Ret —, snarere gjorde Skade end Nytte. Disse Forhold var ikke bekjendt for „Framnæs“s Kaptein, idet man ved de Forsøg, som var gjort, før „Neptun“ kom til Stedet, netop havde trukket mest i Retning af Styrbords Laaring, og først ved Undersøgelse af Dykker blev der skaffet Klarhed over Stillingen.

Jeg anser det ogsaa ganske usandsynligt, at den fornødne Undersøgelse af Stillingen kunde være foretaget paa anden Maade end ved Dykker. Men naar et Fartøi ligger saaledes til, at det trods tilkaldt Assistance forgjæves har forsøgt at komme af, og det ikke er klarere over, hvad der bør gjøres for at komme af, — naar det videre vanskelig ved egen Hjælp kan faa nogen Rede paa Forholdene i denne Retning og derhos er, hvad jeg vil kalde, prisgivet, hvis der kommer haardt Veir med paalands Vind, — da tror jeg, at et saadant Fartøi maa siges at være i Nød, selv om der ikke er øieblikkelig Fare forhaanden. Tilfældet er i flere Henseender meget ligt det, som er omhandlet i den i Retstid. for 1899, S. 794 paadømte Sag. Ganske ligeartede kan imidlertid Tilfældene ikke siges at være; de ligger begge ved Grændsen mellem Bjergning og Assistance, og jeg finder som nævnt, at Forholdet i nærværende Tilfælde ligger indenfor Bjergningens Grændser. Den Maade, hvorpaa Kapteinen her har forholdt sig, giver mig ogsaa Indtrykket af, at han har havt denne Opfatning, og jeg antager da, at det ikke kan komme an paa, om man bagefter, naar man faar saadan tilstrækkelig Klarhed over Situationen, som man ikke tidligere havde, finder, at Fartøiet kunde være kommet af ved egen Hjælp.

Jeg anser altsaa Tilfældet at være et Bjergningstilfælde.

Hvad den tilkjendte Bjergeløn angaar, saa finder jeg den at være for stor. Bjergningsarbeidet har i det store og hele været let. Om der end har været nogen Risiko for „Neptun“, har denne ikke været synderlig betydelig, og Anstrængelsen kan heller ikke siges at have været større, end der kan træffe til i ethvert Bjergningstilfælde; angaaende hvad der forøvrigt er at tage Hensyn til, henholder jeg mig til, hvad der er anført i Sjørettens Dom.

Paa den anden Side er Arbeidet udført af et Dykkerselskab, som netop beskjæftiger sig med saadanne Arbeider og derfor maa holde sig rede for paakommende Tilfælde; jeg mener derfor, at Godtgjørelsen her bør bestemmes rundeligere end for Bjergere, der under andre Forhold og tilfældigvis kommer til at udføre en Bjergning. Under Hensyn hertil vil jeg votere for, at Bjergelønnen fastsættes til 15 000 Kroner.

Efter Sagens Beskaffenhed antager jeg, at Rederiet maa betale Dykkerselskabet Processens Omkostninger ved Sjøretten; derimod finder jeg Grund til at ophæve Sagens Omkostninger for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande, dog saaledes, at Bjergelønnens Størrelse bestemmes til 15 000 — femten Tusinde — Kroner.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *Andersen:* Jeg er enig med Førstvoterende.

Extraordn. Assessor, Exped.sekretær *Bull,* Assessorerne *Thoresen* og *Reimers,* extraordn. Assessor, Generalauditør *Broch* og Assessor *C. Hansteen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 10de November 1898 om Eftermiddagen ved 5-Tiden gik Dampskibet „Framnæs", der kom i Ballast fra Kjøbenhavn, med fuld Fart (8 à 9 Mil) op paa et af Fladskjærene ved Strømtangen. Saavel Besætningen som flere tilkommende Skibe forsøgte forgjæves at trække det af. Den følgende Dags Morgen telefonerede „Framnæs"s Kaptein til Rederiet efter yderligere Hjælp, hvorefter Rederiet henvendte sig til Citantskabet, Det norske Bjergnings- og Dykkerkompagnis Disponent, Kaptein Foss, der var i Drøbak, om at sende Skib til Hjælp. Citantskabets Skib „Neptun" afgik derefter ved 2-Tiden, men kom paa Grund af Taage først frem den 12te omkring Kl. 9 Morgen. I Mellemtiden sees Aftrækningsforsøg at være bleven fortsatte uden Resultat med 2 Dampskibe, „Axel", der imidlertid blev afskediget den 11te om Eftermiddagen, og „Sartor", som afskedigedes ved „Neptun"s Ankomst. Videre sees i Mellemtiden at være begyndt med Fyldning af Agterrummet for derved at lette Bougen, idet det var forud, „Framnæs" stod paa. Denne Fylding stoppedes foreløbig ved „Neptun"s Ankomst. Dykker blev da sendt ned for at undersøge Stillingen. Ved 1-Tiden om Middagen blev der fra „Framnæs"s Styrbords og Bagbords Boug anbragt Trosser og fra Bagbords Laaring en Wire, samtlige fæstede i Jernbolte, som Kaptein Foss havde ladet bore ned i Fjeldet (jfr. det fremlagte Rids, Dokument Nr. 3), og Fyldingen af Agterrummet fortsattes. Det hele Arbeide ledes af Kaptein Foss. Kl. ca. 4 havdes alt iorden. „Framnæs"s Maskine sattes fuld Fart agterover, ligeledes sattes Kraft (ved „Framnæs"s Winch) paa den nævnte Wire fra Bagbords Laaring og samtidig slæbte „Neptun" med Trosse fra „Framnæs"s Styrbords Laaring. Kl. ca. $4^{3}/_{4}$ gled „Framnæs" af og blev af „Neptun" slæbt med Agterenden først ud af sin Stilling mellem Skjærene. „Neptun" lod derefter Slæberen gaa og fulgte med „Framnæs" til Fredrikstadleren, hvorhen Ankomsten fandt Sted ca. Kl. $7^{1}/_{2}$ Aften. I Løbet af Aftenen og næste Dags Morgen blev der saa truffet Foranstaltninger med Hensyn til Lenspumpningen m. v. af „Framnæs", hvorefter „Neptun" om Mor-

genen gik tilbage til Strandingsstedet for at tage op et „Framnæs" tilhørende Anker med Kabel, som man havde maattet efterlade der. Under Arbeidet hermed kom „Neptun" paa Grund, men kom dog ved 2-Tiden tilbage med Ankeret og Kabelen, hvilke derefter bragtes ombord i „Framnæs". Da nu alt var klart til Afgang til Kristiania, hvor det var Meningen at faa „Framnæs" i Dok, var Taagen bleven for tæt, og Afgangen udsattes til den følgende Dags Morgen. „Neptun" fulgte med til Kristiania og havde under Turen, hvorunder der ogsaa, navnlig ovenfor Drøbak, var en efterhaanden tiltagende Taage, Pumpeapparater m. v. klare for paakommende Tilfælde. Ankomsten til Kristiania fandt Sted ved 1-Tiden og „Framnæs" gik strax i Dok.

Citanten har derefter i Henhold til Stævning af 30te November 1898 paastaaet sig tilkjendt en passende Bjergeløn med 4 pCt. Rente fra Stævningen samt Sagsomkostninger. Fra Indstævntes Side bestrides det, at her foreligger Bjergning, og der er nedlagt Paastand om, at Sjøretten ved Skjøn fastsætter den Citantskabet tilkommende Godtgjørelse for ydet Assistance.

Det er i den Anledning fremhævet, at Skibet vistnok laa paa et udsat Sted, saa der under Storm eller Kuling af Paalandsvind kunde være Fare for dets Ødelæggelse; men fremholdes der, under den hele Tid, da Skibet stod fast, og en god Stund efter, var der stille eller Aflandsvind, og da var der efter Vidneprovene ingen Fare for Skibet. Først den 17de November, flere Dage efterat Skibet var kommet i Dok, opstod der nogen sydvestlig (Paalands)Vind, som imidlertid ikke var synderlig stærk, og som efter 4—5 Dage igjen afløstes af Aflandsvind, som varede Maaneden ud. Videre fremholdes, at Skibet i Virkeligheden kom af ved egen Hjælp i Forbindelse med det da indtrædende Høivande, idet Aftagningen skeede ved den paa Wiren satte Kraft af Skibets Winch, hvortil kom, om end af mindre Betydning, Virkningen af Skibets Propel; medens „Neptun" væsentlig kun halede „Framnæs"s Agterende til Styrbords Side, hvad hvilkensomhelst Bugserbaad vilde kunne have gjort. Skibet gled roligt af uden noget Ryk, og Indstævnte paastaar, at det vilde være gledet af uden videre ved lidt mere Fylding af Agterskibet. De ved Aftagningen benyttede Redskaber tilhørte saagodtsom udelukkende „Framnæs", og hverken Citantens Skib eller Redskaber var ved Anledningen udsatte for nogen Fare.

Hertil er fra Citantens Side i det væsentlige bemærket, at Skibets Beliggenhed naarsomhelst, saafremt de gunstige Veirforholde forandrede sig, vilde udsætte det for umiddelbar Fare for Ødelæggelse, og naar saadan først efter Aftrækningen opstod, maa det erindres, at det skyldes Citantskabets Virksomhed, at Skibet da var i Sikkerhed, idet det visseligt vilde stillet sig yderst tvivlsomt, om Skibet uden Hjælp af Folk, der var udrustede med særlig Kyndighed og særlige Hjælpemidler kunde være kommet ud af den faretruende Stilling. Først ved den af Citanten foretagne Dykkerundersøgelse blev det bragt paa det Rene, hvorledes Skibet egentlig stod paa Grunden, og hvilke Forholdsregler der i den Anledning vare paakrævede. Det viste sig da, at det var nødvendigt at trække ret agterover, og hertil vilde Skibet ikke have havt de fornødne Midler, selv med almindelig Bistand, idet hertil krævedes en særlig kyndig Ledelse. Den hele Ledelse af Arbeidet overlodes ogsaa til Kaptein Foss og gjennem en Række af Foranstaltninger, hvoraf kanske hver enkelt kunde have været udført med almindelig Bistand, men som kun ved sin gjennemførte Samvirken kunde hidføre

et heldigt Resultat, lykkedes det i Løbet af kort Tid at faa Skibet af Grunden og bragt ud af det trange og farlige Farvand. Det fremhæves i denne Forbindelse, at „Framnæs“, selv om det ved egen Hjælp kunde være kommet af Grunden, hvad Citanten forøvrigt benægter, hermed saa langt fra vilde været udenfor Fare, at en saadan Afglidning tvertimod, naar ikke alt var ordnet med særlig Kyndighed, vilde have udsat det for at støde paa et andet Skjær (jfr. Ridset).

Retten antager ogsaa, at her foreligger virkelig Bjergning. Stillingen var den hele Tid saadan, at der, om Veirforholdene forandredes, kunde opstaa øieblikkelig Fare for Skibet, saaledes som dette stod fast. Hvorledes Skibet egentlig stod, havde man ikke Klarhed over, før Citanten ved Dykkerundersøgelse bragte det paa det Rene; men det fremgaar af saavel 1ste Kontravidnes („Framnæs“s Fører) som 2det og 3die Kontravidnes (Skibets Styrmands) Prov, at Skibet før Bugserbaadenes Ankomst bevægede sig paa en Maade, der antagelig har bevirket Skade og i hvert Fald vakt Frygt. Ligesaa sees af 1ste Kontravidnes Prov, at Smaabaadene, der kom før „Neptun“, trak i forskjellige Retninger, hvorved man hørte det gnisse, uden at nogen Skade dog kunde konstateres. Naar man hertil tager i Betragtning Farvandets Beskaffenhed, hvorefter Faren ingenlunde var forbi alene derved, at Skibet kom af Grunden, finder man at maatte give Citanten Medhold i, at hvad der krævedes, var en nøiagtig Undersøgelse, en herpaa bygget, med særlig Kyndighed og samtidigt med Raskhed udtænkt og i Enkelthederne gjennemtænkt Plan samt dennes Udførelse under en kyndig Ledelse og uden noget unyttigt Tidsspilde, hvorved Situationen kunde blive i høi Grad farlig, og dette Krav findes Citanten at have tilfredsstillet.

Ved Bjergelønnens Ansættelse bliver paa den ene Side at tage Hensyn til, at „Neptun“ gik ud i Taage, og at Citantens Arbeide ikke var forbi ved selve Aftrækningen og den dermed forbundne Udbugsering fra det særligt farlige Farvand, og paa den anden Side, at „Framnæs“ ved sine Maskiner og Redskaber væsentlig medvirkede til, at det af Kaptein Foss planlagte og ledede Arbeide i Enkelthederne blev heldigt udført.

Under disse Omstændigheder og med Bemærkning, at „Neptun“s Værdi opgives til Kr. 48 700 og „Framnæs“s Værdi i skadelidt Stand til Kr. 258 000, findes Bjergelønnen at burde sættes til Kr. 18 000, hvorhos Indstævnte findes at burde tilsvare Citanten Sagens Omkostninger med Kr. 250.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Dampskibet „Framnæs“s Rederi, bør til Citantskabet, Det norske Bjergnings- og Dykkerkompagni, betale i Bjergeløn 18 000 — atten Tusinde — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 30te November 1898, til Betaling sker, samt 250 — to Hundrede og femti — Kroner i Søgsmaalsomkostninger.

At udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Hans H. Vogt.

Enig, dog saa at efter min Mening Godtgjørelsen ikke bør sættes høiere end til 15 000 Kroner.

H. F. Schetelig.

Enig med Førstvoterende.

M. Saxlund.

Dom bliver derefter at afsige overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Hans H. Vogt. *H. F. Schetelig.* *M. Saxlund.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 8	Aargang I	1900

25.

Dom, afsagt af Fredriksstads Sjøret den 26de Februar 1900.

„Aktieselskabet Lægter Harald Haarfager", „Aktieselskabet Sanne og Soli Brug" og „Fredriksstad forenede Teglværker"

mod

„Bugserbaaden Victors Rederi".

Under Slæbning fra Fredriksstad til Christiania grundstødte den slæbte Lægter med den Følge, at Lægteren blev Vrag og Størstedelen af den ombordværende Ladning gik tabt. Under den mod Slæbebaaden af Lægterens og Ladningens Eiere anlagte Sag frikjendtes Slæbebaaden, idet Retten fandt, at der var udvist Uagtsomhed paa begge Sider. Retten udtalte, at naar en Lægter, der er bemandet og styres ved eget Ror, slæbes, kan der, udenfor særlig Aftale, ikke stilles større Fordringer til Bugserbaaden med Hensyn til Agtpaagivenhed, Manøvredygtighed og Kjendskab til vedkommende Farvand, end der maa kræves hos Mandskabet paa det bugserede Fartøi.

Ved Sjøretsstævning af 12te November 1898 har „Aktieselskabet Lægter Harald Haarfager" som Reder af nævnte Lægter, „Aktieselskabet Sanne og Soli Brug" som Eier af en i Lægteren den 20de September næstfør værende Ladning af 306 390 Stk. Mursten, og „Fredriksstad forenede Teglværker" som Assurandører af denne Ladning sagsøgt Bugserbaaden „Victor"s Rederi ved Lodsoldermand L. Pettersen hersteds i Anledning af, at Lægteren, der bugseredes fra Fredriksstad til Christiania med „Victor", nævnte 20de September 1898 ca. Kl. $9^1/_4$ Aften stødte paa Grund paa „Svenskeskjær" i Nærheden af Hegholmen eller Ringene Fyr

med den Følge, at Lægteren blev Vrag, og har Citantskaberne i den Anledning nedlagt saadan Paastand:

1) at indstævnte Bugserbaaden „Victor"s Rederi tilpligtes at betale Citantskaberne fuld Erstatning for de ved Lægter „Harald Haarfager"s Forlis den 20de September 1898 forvoldte Tab og Skader af enhver Art, nemlig: *a*) til Aktieselskabet Lægter „Harald Haarfager" som Redere af Lægteren Erstatning for Fragttab Kr. 1072.36 og for Tabet af Lægteren samt for Extraudgifter efter Skjøn af Sjøretten eller andet lovligt Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning; *b*) til Aktieselskabet Sanne og Soli Brug som Ladningseiere og til Fredriksstad forenede Teglværker som Ladningsassurandører i Forening Erstatning for Tabet af Ladningen med Kr. 5174,39 (subsidiært paastaaes ogsaa her Erstatning efter Skjøn paa Indstævntes Bekostning);

2) at Indstævnte ligeledes tilpligtes at betale Citantskaberne lovlige Renter af respektive Erstatningssummer fra Sjøretsstævningens Udtagelse;

3) at endvidere Indstævnte tilpligtes at tilsvare Citantskaberne Processens Omkostninger, og

4) at Citantskaberne endelig til Fyldestgjørelse for Domsbeløbene med Renter og senere paaløbende Omkostninger kjendes berettiget til ifølge Sjøpanteret at bortsælge Bugserbaaden „Victor" ved offentlig Auktion.

Indstævnte „Victor"s Rederi har paastaaet sig frifunden og hos Citantskaberne tilkjendt Sagens Omkostninger.

Sagens Historie er følgende:

Lægter „Harald Haarfager", der havde lastet ved Greager, slæbedes derfra den 19de September 1898 af Bugserbaaden „Victor" for at bringes til Christiania, hvor den skulde losse ved Tyveholmen. Slæbningen fortsattes dog den Dag ikke længere end til Arisholmen, da man paa Grund af Veirforholdene ikke fandt det tilraadeligt at gaa videre med den tungt lastede Lægter; næste Dags Morgen lettedes Anker og Slæbningen fortsattes hele Dagen uden noget Uheld, og passerede man om Aftenen Kl. omtrent 9 Næsodden. Tilrors ombord paa „Victor" stod da Dæksmanden Olaf Sørensen, afhørt som 3die Kontravidne, medens „Victor"s Fører Lauritz Ulsten, afhørt som 2det Kontravidne, var tilkøis. Aftenen var mørk med disig Luft og Regnskyer, der drev over fra Vest, samt Vindstille. Ca. 5 Minutter efterat Næsodden var passeret, fik Rormanden, efter sin Forklaring, Dyna Fyr isigte og styrede da i 10 eller maaske blot 5 Minutter saa-

ledes, at han havde Fyret lidt paa Bagbord Side, indtil Fyret blev aldeles borte for ham. Vidnet ventede nu i nogle Minutter; men da det ikke fik Fyret igjen, bad det Maskinisten, Olaf Larsen, der havde Vagt i Maskinen, men da var paa Dæk, og er afhørt som 4de Kontravidne, om at gaa ned og varsle Kapteinen om, at han — Rormanden — havde mistet Dyna Fyr, og sagde denne samtidigt til Maskinisten, at der maatte sagtnes paa Farten. Forinden Rormanden bad Maskinisten purre Kapteinen, havde Rormanden opdaget et andet Fyr paa Styrbord Side, hvorom han talte til Maskinisten og sagde, at han troede, det var Kobbernaglens Fyr, et nyt Fyr, som Rormanden kjendte til, og som han troede nu var tændt, hvad dog ikke var Tilfældet, og var det Løb, som skulde holdes til Tyveholmen, mellem Dyna Fyr og Kobbernaglen. Efterat Maskinisten havde purret Kapteinen, sprang han ned i Maskinen og sagtnede paa Farten efter Ordre fra Rormanden, og hørte han da „Victor“ skure i Bunden, men kom den igjen af Grunden, og samtidig Kapteinen, der da var kommen paa Dæk, raabe 2 Gange over til Lægteren haardt Bagbord med Roret, men inden dette blev efterkommet, tørnede Lægteren paa Grunden, og blev staaende paa denne og krængede over til Styrbord, hvorefter den fyldtes med Vand, saa den maatte forlades. Efter 2det og 4de Kontravidners Opgivende bugseredes Lægteren antagelig med 3 à 4 Miles Fart, og angives Slæberen at have været en 50 à 60 Favne. Ombord paa „Victor“ var foruden 2det, 3die og 4de Kontravidne en Fyrbøder, der sammen med Kapteinen var tilkøis, og ombord paa Lægteren var foruden Føreren Nohre, der er afhørt som 1ste Hovedvidne, en Dæksmand Jørgen Abrahamsen, der stod tilrors og er afhørt som 1ste Kontravidne.

Fra Citantskabernes Side er paastaaet, at Bugserbaaden og med den dens Rederi maa bære det fulde Ansvar for Ulykken som foranlediget ved, at „Victor“, der skulde holdt det vestre Løb mellem Nakholmen og Bygdø, da Lægteren var bestemt til Tyveholmen som Losseplads, tog feilagtigt Løb og ganske kom ud af Kursen med den Følge, at Lægteren blev siddende fast paa „Svenskeskjær“ og blev Vrag, et Ansvar, som Citantskaberne har forment ogsaa maa paahvile Indstævnte, selv om det maatte godtgjøres, at Kursafvigelsen og Strandingen er at tilskrive uheldige Naturforholde eller anden ulykkelig Hændelse, i hvilken Anledning Citantskaberne har bemærket, at naar en Bugserbaad, saaledes som i nærværende Tilfælde, paatager sig mod en bestemt

Betaling at bugsere en lastet Lægter frem til sit Bestemmelsessted, har Bugserbaaden et ubetinget Ansvar for Kursens Rigtighed. Lægterens Folk har kun at holde sig i Bugserbaadens Kurs, men øver ingen Indflydelse paa denne, særlig i mørke Aftener og om Natten, hvor de maa stole paa, at Bugserbaaden styrer rigtig Kurs. Falder da Bugserbaaden ud af Kursen og Ulykke sker, maa Bugserbaaden, anfører Citantskaberne videre, naar der ikke kan lægges Lægterens Mandskab tillast, at det har ladet det mangle paa almindelig Paapasselighed eller det har undladt at afværge en Fare, hvorpaa det er blevet opmerksom, ubetinget blive ansvarlig for Ulykken, uden at det kan nytte Bugserbaaden at skyde sig ind under tilfældige, uheldige Naturforhold eller anden ulykkelig Hændelse. Hertil er fra Indstævntes Side anført, at ligesom et Ansvar for hændelig Skade vilde staa i bestemt Strid med den i vor Ret almindelig anerkjendte Grundsætning angaaende Erstatningspligten i casuelle Tilfælde, hvor Skaden bliver der, hvor den rammer, saaledes vilde det heller ikke i sig selv være rimeligt, at en Bugserbaad for den ringe Godtgjørelse, der ydes i Forhold til den med Bugseringen forbundne store Risiko paa Grund af de store Værdier, det her som Regel gjælder, skulde paatage sig et saadant Ansvar, og med Hensyn til, at Lægterens Mandskab ikke øver nogen Indflydelse paa dens Kurs, er dette netop, bemærker Indstævnte, hvad Mandskabet gjør, naar der er saadant ombord, og som det ogsaa er dets Pligt at gjøre, naar der tillige er Ror ombord, hvad Tilfældet var med heromhandlede Lægter. En Lægter, anfører Indstævnte videre, skal ikke altid styre nøiagtig efter Bugserbaaden; den skal styre i det Farvand, hvor der er Vand for den og for sin egen Del klare Grunde og Seilere. Spørgsmaalet i nærværende Sag formener derfor Indstævnte bliver, om det med nogen Føie kan siges, at Grundstødningen er forvoldt ved Mangel paa Agtpaagivenhed, ved Skjødesløshed eller Uagtsomhed fra Bugserbaadens Side.

I denne Indstævntes Opfatning af en Bugserbaads Ansvarspligt i Almindelighed, naar den bugserer en Lægter, der er bemandet og styres ved eget Ror, maa Retten erklære sig enig. En Bugserbaad er under disse Omstændigheder efter Rettens Formening nærmest at betragte alene som den Drivkraft, ved Hjælp af hvilken et Fartøi, hvad enten det er et Skib, der ellers kan komme frem ved egne Hjælpemidler (Master og Seil), eller en Lægter, der er uden saadanne Midler, bringes frem til sit Be-

stemmelsessted, og der kan derfor ikke stilles større Fordringer til Bugserbaaden med Hensyn til Agtpaagivenhed, Manøvredygtighed og Kjendskab til vedkommende Farvand, end der maa kræves hos Mandskabet paa det Fartøi, der bugseres, naar Bugserbaaden ikke særlig har overtaget nogen Forpligtelse til at bringe Fartøiet uskadt frem til Bestemmelsesstedet. Retten antager derfor, at kun forsaavidt der i nærværende Tilfælde kan bebreides „Victor", at dens Besætning har ladet det mangle paa den Omhu. som den har at udvise i Almindelighed, kan der blive Spørgsmaal om at ilægge den noget Ansvar for den feilagtige Kursretning og den derved forvoldte Ulykke. I saa Henseende bemærkes, at Rormanden paa „Victor" siden 1ste Oktober 1897 havde været ombord i „Victor", og at han indtil 3 Gange om Ugen, eftersom det kunde falde, har gaaet med „Victor" fra Fredriksstad til Christiania, paa hvilket Sted „Victor" har den meste Slæbning, samt at han, efter hvad saavel han selv som 2det og 4de Kontravidner har forklaret, mange Gange havde staaet tilrors baade Nat og Dag ind Løbet ved Dyna Fyr, medens Kapteinen har været tilkøis, og at han var godt kjendt baade med Farvandet og Fyrene derinde. Endvidere er det oplyst, at han var fuldstændig udhvilet og frisk, da Grundstødningen indtraf, idet han havde sovet hjemme den hele foregaaende Nat og derhos efter Middag den 20de September 1898 været tilkøis fra Kl. 12½ til 3½ Efterm., da han afløste Kapteinen, der havde staaet ved Roret siden Kl. 8½ Form., da de gik fra Arisholmen, og at han før om Dagen ikke havde havt nogen Tørn tilrors, siden de om Morgenen forlod Arisholmen. Endvidere er det oplyst, at medens Vagterne i Regelen ikke var længere end 3 à 4 Timer, kunde de dog mange Gange ogsaa blive 5 Timer, og at, naar man var saa nær Havn, som i nærværende Tilfælde, pleiede man at staa endnu længere, idet man holdt ud paa Vagten, indtil man kom ind forbi Dyna Fyr, da alle Mand skulde paa Dæk. Hvad Tid Kapteinen den heromhandlede Dag skulde purres, var der, saavidt han kan erindre, ikke givet nogen Ordre om, men har han og Maskinisten forklaret, at det var den almindelige Regel, at Kapteinen, naar han var tilkøis, skulde purres, naar Baaden var kommen ind forbi Dyna Fyr, da alle Mand, som bemærket, skulde være paa Dæk, fordi det tog Tid, inden der blev halet ind paa Slæberen, da det var bedre at manøvrere med Lægteren paa den indre Havn, naar Slæberen var kort. Efter disse Forklaringer kan Retten ikke finde, at der var nogen Uforsigtighed

fra Baadens Side ved, at dens Styring den omhandlede Aften som ellers alene overlodes til Dæksmanden, idet han maatte forudsættes denne Gang, som ellers, at kunne holde rigtig Kurs. At Rormanden strax, da han mistede Dyna Fyr, ikke sagtnede Farten, eller at han, som han har forklaret, blot saa paa Kompasset, som var i Orden, men som han angiver, at han ikke turde stole paa, da han havde praktisk Erfaring for, at Rosen i Kompasset, naar der ingen Bevægelse er i Vandet, kan holde sig nogen Tid ganske rolig eller er dødt, hvorimod han undlod at peile det Fyr, han har erkjendt at have seet paa Styrbords Side, var vistnok en Uforsigtighed fra hans Side; men da han efter sin Forklaring først troede, at det var en Seiler, der var kommet iveien for Fyret og havde taget dette bort for ham, men senere ved at læne sig ud af Styrehusvinduet kjendte disig Luft med Støvregn, som kom drivende over fra Vest, hvad er paa det Rene saavel efter 1ste Hovedvidne Nohre's som 1ste Kontravidne Rormanden paa Lægterens og 4de Kontravidne Maskinistens Forklaring var Tilfældet, og da han antog, at det var Regntykket, som havde skjult Fyret for ham, kan Retten ikke lægge afgjørende Vegt paa, at han, der ikke rettere, end han selv vidste, den hele Tid havde styret samme Kurs, som da han havde Dyna Fyr lidt paa Bagbord Baug, ventede hvert Øieblik at faa se Dyna Fyr igjen og bestyrkedes heri ved det røde Lys, som han saa, og som han troede var det nye Fyr paa Kobbernaglen, der var bleven tændt. Men hertil kommer, at efter Rettens Formening var Lægteren ikke udstyret som den burde, eller der blev udvist fornøden Agtsomhed fra dens Mandskabs Side. Efter hvad der er forklaret af Rormanden, havdes der ombord paa Lægteren hverken Lys eller Lampe ved Roret, og Abrahamsen, der stod tilrors, var ganske ukjendt i Farvandet og havde ingen Greie paa Fyrene, hvorfor han alene havde sin Opmerksomhed henvendt paa „Victor“s Lanterne. Og Lægterens Fører Nohre var ikke videre kjendt i Farvandet, og var, da „Victor“ stødte, ikke agterud paa Halvdækket. Efter hvad han har forklaret saa han, at „Victor“, efterat Næsodden Fyr var passeret, styrede ret paa Ringene Fyr, som havdes ret forud, hvilken Kurs holdtes med smaa Afgiringer indtil Grundstødningen, men slog han sig hermed til Ro i den Tanke, at det var „Victor“s Hensigt at gaa ind det østre Løb, uagtet han vidste, at de skulde ind til Tyveholmen, og hvor denne laa, og har han forklaret, at det antageligt var Dyna Fyr, som han saa paa

Bagbord Side paa Veien mellem Næsodden og Strandingsstedet 3 à 4 Streger eller deromkring. Retten kan derfor ikke finde andet, end at der paa begge Sider baade fra „Victor"s og fra Lægterens Besætnings Side er udvist Uagtsomhed, og at Lægteren ikke har været udstyret med saa forsvarligt og kjendt Mandskab, som den burde, naar den stod under egen Kommando, hvisaarsag Retten antager, at det ikke er mere at lægge „Victor"s Besætning end Lægterens Mandskab tillast, at Lægteren grundstødte og blev Vrag, og at Størstedelen af dens Ladning gik tabt.

I Henhold til det foranførte vil Indstævnte blive at frifinde for Citantskabernes Tiltale.

Der har fra Indstævntes Side ogsaa været anført, at Lægteren var et uforsvarligt svagt Skrog, der ikke taalte at komme nær Grund, og at den derhos var saaledes lastet, at den blev for rank, saa at den havde let for at kantre, da den stødte paa. Efter det Resultat, hvortil Retten kommer, er der for den ingen Opfordring til at indgaa paa disse Spørgsmaal.

Sagens Omkostninger antages efter dens Beskaffenhed at burde ophæves. — — — —

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Buxerbaaden „Victor"s Rederi bør for Citantskaberne Aktieselskabet Lægter „Harald Haarfager", Aktieselskabet „Sanne og Soli Brug" og „Fredriksstad forenede Teglværker" — deres Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

Rubach. *Anton Berggrav.* *Alfr. Bjølstad.*

26.

Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i København den 18de April 1900.

Handelsfirmaet Christensen & Thøgersen
(Overretssagfører Conradsen)

mod

Grosserer Alfred Christensen
(Overretssagfører A. Salomonsen).

Erstatning for et Fad Fedt, der var ankommet pr. Damper hertil fra New York som Del af et større Parti og ved Ankomsten viste sig at være beskadiget og kun ca. halvt fyldt, hvorfor Modtagelse af dette Fad var nægtet, paalagt Skibets Rheder, da det ikke overensstemmende med Sølovens § 142 var gjort antageligt, at Skaden paa det omhandlede Fad skyldtes enten Mangler ved samme eller besværlig Rejse, medens det under Sagen fremkomne tvertimod syntes at tale for, at Skaden i alt Fald skyldtes mangelfuld Stuvning, hvorfor Skibet maatte bære Ansvaret.

Under nærværende Sag er det givet, at der i Februar Maaned 1899, da Damperen „St. Ronans", for hvilken Grosserer Alfred Christensen var korresponderende Rheder, ankom hertil fra New York, skulde være ombord i samme 150 Fade „Neutral Lard", afsendte fra et amerikansk Firma til Handelsfirmaet Christensen & Thøgersen her, mærkede „H 1". Da Christensen & Thøgersen efter Skibets Losning i Frihavnen — det ses ikke, om de forinden vare blevne underrettede om Ankomsten og opfordrede til at komme tilstede — indfandt sig for at modtage de paagjældende Varer, fik de kun udleveret 149 Fade som de omtalte, forsynede med det nævnte Mærke, der skal have været paastemplet med sort, og, da de i den Anledning henvendte sig til Grosserer Alfred Christensen, blev det vel oplyst, at der ude i Frihavnen beroede et Fad, der efter det fremkomne maa antages at have været mellem halvt og trekvart fyldt med Fedt — om det var „Neutral Lard" er ikke nærmere omtalt — og med Blaakridt mærket „H 5", og bleve de opfordrede til at modtage dette Fad, saaledes at endelig Ordning iøvrigt forbeholdtes, men vægrede de sig ved at modtage samme, og have de i Forbindelse dermed anbragt, at det Assuranceselskab, hvori de 150 Fade havde været forsikrede, vægrede sig ved at betale nogen Erstatning med Hensyn til det sidstnævnte Fad, da det ikke var mærket som de øvrige, hvilket Mærke var anført i Assurancecertifikatet.

Under nærværende Sag har derpaa Firmaet Christensen & Thøgersen paastaaet Grosserer Alfred Christensen tilpligtet at erstatte dem det manglende Fad, der skulde have indeholdt 330 Pd. Fedt netto til en Pris da af 32 Øre pr. Pd., med 105 Kr. 60 Øre med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato den 23de Maj f. A. samt at godtgjøre dem Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet han har gjort gældende, at Sagsøgerne vare pligtige at modtage det nysomtalte, i Frihavnen henstaaende Fad og at ordne sig med Fadenes Assurandører om den mulige Skade og Tab paa samme. Subsidiært har Indstævnte anbragt, at han i alt Fald kun kunde tilpligtes at erstatte dem Forskellen mellem Fadets Værdi i uskadt Stand, som han efter det oplyste ikke har bestridt bliver at sætte til 105 Kr. 60 Øre, og den Værdi, hvortil uvillige Mænd maatte sætte det ommeldte, i Frihavnen beroende Fad, idet han har hævdet, at den Skade, som det ene til Sagsøgerne bestemte Fad Fedt maatte have lidt ombord, enten maatte skyldes utilstrækkelig Emballage eller haardt Vejr paa Rejsen eller begge Dele eller ulykkelig Hændelse, hvad han ifølge Konnossementet ikke skulde have Ansvar for.

Efter hvad der under Sagen, særlig ved stedfunden Vidneførsel, er fremkommet, maa det antages, at de 150 Fade Fedt til Sagsøgerne alle vare indladede i samme Lastrum paa Mellemdækket i flere Lag oven paa hinanden og med et Lag Sækkevarer ovenpaa. Under Losningen skulle flere af disse Fade være fundne beskadigede (en Bund løs o. s. v.), men dog ikke anderledes end, at de kunde sættes tilstrækkelig i Stand af en tilstedeværende Bødkersvend, naar undtages et Fad, der skal have beroet i 3die Fadelag fra oven, paa hvilket ikke blot den ene Bund var gaaet helt ud, men derhos Staverne vare for en stor Del knækkede over, saa at en betydelig Del af Fedtindholdet var flydt ud. Den nævnte Bødkersvend hentede da efter Aftale med Indstævntes tilstedeværende Formand, efter hvad disse og en Trediemand have forklaret, et tomt, helt Fad, hvori en saa stor Del af Indholdet som muligt (Halvdelen eller Trefjerdedel) blev fyldt over, hvorpaa Bødkersvenden lukkede det og mærkede det med Blaakridt saa ligt med de andre Fade, som han kunde, og, medens det itugaaede Fad og Resten af Fedtindholdet forblev ombord, blev det nævnte, saaledes fyldte Fad bragt i Land og hensat for sig, hvorfor det ikke strax blev tilbudt Sagsøgerne, da de efter Losningen sendte Bud efter deres Fade, men først

senere, da de hos Indstævnte havde ladet spørge om det manglende (150de) Fad.

Efter hvad der saaledes foreligger — hvorved bemærkes, at der intet er sket for nærmere at konstatere Tilstanden under Losningen — kan det nu ikke siges overensstemmende med Sølovens § 142 af Indstævnte at være gjort antageligt, at Skaden paa det omhandlede Fad skyldtes enten Mangler ved samme eller besværlig Rejse, medens tværtimod Indstævntes egen Formands og endmere Bødkersvendens Forklaring synes at tale for, at Skaden i alt Fald delvis skyldtes mangelfuld Stuvning, hvorfor Indstævnte maatte have Ansvaret.

Idet Sagsøgerne nu derefter ikke kunde være pligtige at modtage det i et andet Fad med et i alt Fald delvis andet Mærke uden fornøden Kontrol ompakkede Fedt, ganske bortset fra at dette Fad langtfra var fuldt, vil Indstævnte, der selv vil have at disponere over dette Fad, blive at dømme overensstemmende med Sagsøgernes Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 26 Kr. 78 Øre.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Grosserer Alfred Christensen bør til Sagsøgerne: Handelsfirmaet Christensen & Thøgersen betale de paastævnte 105 Kr. 60 Øre med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 23de Maj 1899 til Betaling sker, og 26 Kr. 78 Øre i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

27.

Dom, afkunnad af Rådstufvurätten i Hernösand den 5 Februari 1900.

Fiskarena M. Sundin och Claes Eriksson

mot

Befälhafvaren å bogserbåten „Strand“

(v. Häradshöfding Carl G. Hay).

Till skydd mot rådande storm ankrade svaranden, Kapten Albert Nordling, med den af honom förda ångaren „Strand“, bogserande en längre timmerflotte, en pråm och en timmerlänsa, i den s. k. Solums hamn — en ostridigt af sjöfarande ofta anlitad nödhamn i allmänna farleden mellan Sundsvall och Hernösand — utanför Solums fiskläge. Kärandena, tillika strandegare i Solum, utsatte sedermera sina strömmingsskötar i den del af hamnen, der kärandena förmena att farled ej finnes. Genom vindförändring dref ofvannämnda „släp“, som vid ankringen lemnats fritt svajande, ned mot skötarne, hvilka medföljde flotten, då ångaren följande dag lemnade hamnen. Rätten ansåg svaranden vållande till fiskredskapens bortförande och dömde honom att ersätta densammas värde och godtgöra kärandenas rättegångskostnader, hvaremot kärandenas ansvarsyrkanden lemnades utan afseende och framstälda anspråk å ersättning för liden förlust i fiske afslogas.

Af protokollen i målet inhemtas:

Mellan Hernön och fasta landet framgår den allmänna farleden mellan Sundsvall och Hernösand i riktningen norr och söder. Vid Hernöns södra udde er beläget Solums fiskläge och derutanför den s. k. Solums hamn, en ostridigt af sjöfarande ofta anlitad nödhamn, hvilken sålunda tillhör farleden. I denna hamn ankrade den 11 Augusti 1899 vid middagstiden bogserbåten „Strand“, förd af kapten Albert Nordling och kommande norr i från, till skydd emot då rådande sydvestlig storm. „Strand“ bogserade en längre timmerflotte, en pråm samt en timmerläns, hvilket „släp“ vid ankringen lemnades fritt svajande. På aftonen samma dag utsatte kärandena, tillika strandegare i Solum, sina strömmingsskötar — ett slags nät — i den del af Solums hamn, som fiskarne kalla Smålaviken och der kärandena förmenat farled ej finnas. Under natten ändrade vinden riktning från sydvestlig till nordvestlig, hvarigenom „Strand“s „släp“, hvaraf flotten var 24 stocklängder lång och vid ankringen inhalats så nära ångaren som möjligt, svängde rundt och dervid och då ångaren afgick från hamnen bortsläpade och förstörde alla de utlagda 4 skötarne.

Det är vidare i målet upplyst, att dessa skötar nått från bottnen ända upp i vattenytan, under det att strömmingsskötar lika ofta sättas helt och hållet under vattnet; att man från ångaren iakttagit, när fiskarne utsatte skötarne; och att dessa senare voro utmärkta med flytspån eller s. k. vålar; men deremot har kärandena ej bevisat, att de varskott svaranden eller hans besättning om att akta de utsatta skötarne. Det är slutligen ostridigt i målet, att hvarken flotten eller pråmen voro särskildt förankrade, samt att svaranden eller hans besättning icke märkt olyckan förr än vid framkomsten till bestämmelseorten, Fagerviks sågverk.

Kärandena hafva ansett, att svaranden genom att icke vidtaga åtgärder till förhindrande af det skedda visát vårdslöshet och förty varit vållande till olyckan, i följd hvaraf yrkades dels ersättning för de förstörda redskapen och förlust i fiske med angifna belopp dels ansvar för skadegörelse å annans egendom, hvaremot svaranden häfdat hufvudsakligen, att han endast manövrerat i allmän farled, der inga åtgärder finge vidtagas för sjöfartens hindrande jemlikt grunderna för 7 § Kongl. Förordningen om jordegares rätt öfver vattnet å hans grund den 30 December 1880, att han icke underrättats om eller eljest afvetat, att skötarne nådde ända upp i vattenytan och derför saknat anledning att vidtaga några extra åtgärder, hvadan svaranden helt och hållet bestridt käromålet.

Rådstufvurättens utslag är af följande lydelse:

Dom:

Emedan genom svaranden Sjökaptenen Albert Nordlings eget erkännande, i målet hörde vittnens berättelser jemte hvad för öfrigt deri förekommit är ådagalagdt, att — sedan svaranden vid middagstiden den 11 Augusti nästlidet år till skydd mot då rådande sydvestlig storm med den af honom förda ångaren „Strand“, som bogserat en timmerflotte, en pråm och en timmerlänsa, gått till ankar i Solums fiskehamn i närheten af Solums byamäns gemensamma fiskevatten i Smålaviken, der allmän segelled ej vore — flotten och pråmen, som ej varit särskildt förankrade, vid det vinden senare på dagen lugnat sig och öfvergått till nordvest, drifvit ned mot kärandena Fiskarena M. Sundins och C. Erikssons i nämnda fiskevatten utsatta, af fyra strömmingsskötar bestående fiskredskap, samt att, då ångaren på morgonen den 12 nämnda Augusti lemnat hamnen, fiskredskap hängt fast vid flotten och pråmen, och att vid vitjande senare samma mor-

gon af kärandenas fiskredskap ej annat deraf kunnat tillrättaskaffas än en fyra famnar lång lina, hvarmed fiskredskapen varit fästade vid land; ty och som på grund deraf jemte öfriga i målet förekomna omständigheter måste anses styrkt, att kärandenas fiskredskap blifvit med undantag af linan vid ångarens afgång bortförde, samt, så vidt upplyst är, ej något deraf af kärandena återbekommits; alltså och då svaranden, som haft sig bekant att fiskredskapen varit i nämnda fiskevatten utsatt, genom sin underlåtenhet att vidtaga erforderliga åtgärder till förekommande af att flotten och pråmen vid den inträffande vindförrättniugen drefve ned mot fiskredskapen, varit till deras bortförande vållande, samt i målet får anses upplyst, att det af kärandena för fiskredskapen fordrade belopp af etthundrasextio kronor ej är oskäligt, men tillförlitlig utredning om den förlust i fiske, kärandena genom mistning af fiskredskapen lidit, ej kan anses vara åstadkommen, pröfvar Rådstufvurätten, som lemnar kärandenas ansvarsyrkanden utan afseende, rättvist på det sätt bifalla kärandenas i öfrigt i målet förda talan, att svaranden förpligtas att sjelf samt med fartyg och frakt till kärandena genast emot qvitto utgifva nämnda belopp etthundrasextio kronor jemte fem procent årlig ränta derå från stämningsdagen den 4 Oktober 1899 till dess betalning följer äfvensom att godtgöra kärandenas kostnader å målet med femton kronor åt dem hvardera samt åt dem begge gemensamt femtiosex kronor jemte det belopp, de visa sig hafva utgifvit i lösen för ett exemplar af Rådstufvurättens i målet förda protokoll.

Afträdde. Som ofvan.

På Rådstufvurättens vägnar:
P. Aug. Fröberg.

28.

Dom, afkunnad af Kongl. Göta Hofrätt den 12 April 1900.

Grosshandlaren Sven Svanberg i Norrköping

mot

Befälhafvaren å ångfartyget „Aysgarth", kaptenen K. J. Smith.

Svaranden, som befraktats att med ångaren „Aysgarth" afgå till Norrköping för att der för kärandens räkning utlossa ett parti råg, hade ansett sig icke kunna utan risk för fartyget låta detsamma angöra Norrköpings hamn, utan, på grund af certepartiet, som stadgade, att ångaren skulle enligt order afgå till lossningshamnen eller så nära derintill, som den med trygghet kunde komma, alltid flott, i stället lossat lasten å Pampusfjärden, hvilket för käranden medfört en ökad lossningskostnad, som han afdragit å frakten. Såväl Rådstufvurätten i Norrköping som Göta Hofrätt förklarade käranden oberättigad att från fraktbeloppet afdraga ifrågavarande ökade lossningskostnad och ålade honom utgifva omstämda beloppet kr. 494,50 jemte ränta samt att ersätta svarandens rättegångskostnader.

Göta Hofrätts dom den 12 April 1900 i ett från Rådhusrätten i Norrköping vädjadt mål mellan Grosshandlaren Sven Svanberg derstädes, kärande, samt befälhafvaren å ångfartyget „Aysgarth", Sjökaptenen K. J. Smith, svarande, angående svarandens genom stämning väckta påstående, att enär svaranden, hvilken i anledning af ett den 13 Augusti 1898 upprättadt certepartie och på grund af erhållna order med ofvannämnda ångare afgått till Norrköping för att der för kärandens räkning utlossa ett parti råg, vid ankomsten till Pampusfjärden i midten af November samma år icke ansett sig kunna utan risk för ångaren låta densamma angöra Norrköpings hamn, utan lasten i stället lossats å Pampusfjärden, i följd hvaraf käranden å frakten afdragit 494 kronor 50 öre såsom ersättning för de kostnader, käranden uppgifvit sig hafva fått vidkännas derigenom att lasten lossades å sagda plats i stället för vid Norrköping hamnkaj, men käranden icke varit berättigad till nämnda afdrag, alldenstund i certepartiet stadgades, att ångaren skulle enligt order afgå till lossningshamnen eller så nära derintill som den med trygghet kunde komma, alltid flott, och der aflemna lasten mot fraktliqvid, det alltså måtte varda käranden ålagdt att till svaranden utgifva

494 kronor 50 öre jemte ränta derå; uti hvilket mål Rådstufvurätten, der ersättning för rättegångskostnaden ömsesidigt fordrats, genom dom den 4 Oktober 1899 sig utlåtit: att det i målet vore ostridigt, att sedan svaranden enligt certepartie den 13 Augusti 1898 med den af honom förda ångaren „Aysgarth“ i November månad samma år för kärandens och annan persons räkning fört till Norrköping en last råg, lasten till följd af svarandens vägran att med sin ångare angöra Norrköpings hamn lossats på Pampusfjärden, samt att lossningskostnaden för den käranden tillhöriga del af lasten derigenom ökats med 494 kronor 50 öre, hvilket belopp käranden vid fraktens erläggande till svaranden afdragit under förmenande, at det varit svarandens skyldighet att lossa lasten i Norrköpings hamn; men enär nämnda certepartie beträffande lossningsorten stadgade, att ångaren skulle afgå till den hamn eller den plats så nära derintill, som ångaren med trygghet kunde angöra alltid flott, samt åt denna bestämmelse om lossningsortens beskaffenhet uppenbarligen måste gifvas den tydning, att såsom lossningsort afsetts allenast sådan hamn eller plats, som ångaren under alla väderleksförhållanden, hvilka ej låge utanför det vanligt förekommandes gräns, kunde med trygghet och alltid flott anlöpa och jemväl lemna; ty och som genom den i målet förebragta utredning vore styrkt, att ångaren med trygghet och alltid flott kunnat angöra och lemna Norrköpings hamn endast vid lugnt eller åtminstone allenast obetydligt blåsigt väder, samt derjemte att den å ångaren vid tillfället tjenstgörande lotsen — visserligen under uttalad förmodan att ångaren under den för ögonblicket rådande väderleken skulle kunna med hjelp af bogserbåtar införas i sagda hamn — under alla förhållanden afsagt sig risken för ångaren vid möjligen skeende sådant införande, funne Rådstufvurätten svaranden hafva varit berättiagd underlåta att med ångaren angöra Norrköpings hamn; vid hvilket förhållande och då från kärandesidan icke bestridts, att lossningen verkstälts å den Norrköpings hamn närmast belägna plats, som ångaren kunnat med trygghet och alltid flott angöra, samt af punkten 12 i åberopade certepartiet framginge, att i sådant fall den ökade lossningskostnaden skulle drabba lastemottagaren, Rådhusrätten förklarade käranden hafva varit oberättigad att från fraktbeloppet afdraga samma kostnad samt förpligtade alltså honom att till svaranden, mot qvitto, genast utgifva omstämde 494 kronor 50 öre jemte fem procents ränta derå från stämningsdagen,

den 17 Januari 1899, tills betalning komme att ske, äfvensom att med 350 kronor ersätta svarandens rättegångskostnad; deri ändring sökts.

Kongl. Hofrätten, som tagit handlingarnes innehåll i öfvervägande, finner skäl ej hafva förekommit till ändring i Rådstufvurättens dom; skolande käranden med 42 kronor ersätta svaranden hans kostnader å målet i Kongl. Hofrätten.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 9	Aargang I	1900

29.

Rådstufvu Rättens i Göteborg dom den 24 Februari 1900.

John A. Svensson i Göteborg
(v. Häradshöfding Harald Josephson)

mot

Mz. N. Malmström i Göteborg
(e. o. Hofrättsnotarien Hugo Wikström).

Käranden, såsom egare af ångfartyget „Serla", hade yrkat att af svaranden, såsom emottagare af en last timmer och props, utfå frakt äfvensom ersättning för en half öfverliggedag. Svaranden bestred käromålet, enär icke han vore emottagare af nämnda last, af hvilken han först efteråt genom öfverlåtelse blifvit egare. Då emellertid fartyget bevisligen, på order af den i konnossement angifna emottagaren, förhalats till svarandens upplagsplats, der lasten lossats och för svarandens räkning emottagits af hos honom anställd person, samt mottagande af gods medför förpligtelse att gälda frakt, dömdes svaranden att utgifva det omstämda fraktbeloppet jemte ränta samt att ersätta kärandens rättegångskostnader, hvaremot yrkandet om ersättning för öfverliggedagstid ogillades, enär käranden ej visat, att lossningstiden öfverskridits genom svarandens förvållande.

Emellan P. Larsson i Göteborg, såsom egare af ångfartyget „Serla", samt handlanden Mz. N. Malmström i samma stad afslöts den 15de Februari 1899 et certeparti af innehåll: att med nämnda ångfartyg skulle under hela seglationsåret 1899 för Malmströms räkning från hamn vid Wenern till anvisad plats i Göteborg fraktas fulla laster af timmer eller props; att Malmström skulle i frakt för nämnda virkeslaster till rederiet för ångfartyget

erlägga $6^3/_4$ öre för hvarje kubikfot timmer och 6 kronor 50 öre för hvarje kubikfamn props; att fartygets lastnings- och lossningstid hvar för sig skulle för hvarje resa utgöra två dagar, räknade från och med den dag, fartyget vore klart att lasta eller lossa; samt att för hvarje dag derutöfver, som fartyget genom aflastarens eller lastemottagarens förvållande uppehölles, skulle till fartygets befälhafvare erläggas 80 kronor.

P. Larsson försålde sedermera ångfartyget „Serla“ till skeppsredaren John A. Svensson i Göteborg m. fl. samt öfverlät i sammanhang dermed å bemälde Svensson alla sina rättigheter och skyldigheter enligt förenämnda certeparti.

John A. Svensson, såsom hufvudredare för ångfartyget „Serla“, instämde derefter Malmström till Rådhusrätten i Göteborg med yrkande om åläggande för denne att till Svensson utgifva 502 kronor 56 öre, utgörande ogulden frakt för ett med nämnda fartyg till Göteborg fördt och af Malmström emottaget parti timmer enligt konnossement den 17 Oktober 1899, hvarjemte fordrades ersättning för uppkommen öfverliggetid äfvensom ränta och ersättning för rättegångskostnaden.

Till stöd för käromålet åberopade käranden *dels* ofvan omförmälda certeparti *dels* ock ett konnossement, som med hvad derå fanns tecknadt i hithörande delar lydde sålunda:

„Undertecknad, förande ångfartyget „Serla“, destineradt till Göteborg, har öfver och under däcket af mitt fartyg emottagit af Emil Bengtsson, Karlstad, för räkning A. Hafner, Trysil, 228 kub.meter slantimmer, allt väl konditioneradt och med vidstående märke försedt, hvilket gods jag förbinder mig att vid ansvar enligt lag och författningar, oskadadt leverera till Herr Carl Engström för vidare befordran till Herr . . . . .

Frakten och öfriga vilkor enligt certeparti med M. Malmström.

— — — — — — — — — —

Karlstad den 17 Okt. 1899.

C. A. Berndtsson.

Tvärsöfver. Ankom Gborg $^{19}/_{10}$ kl. 12.

Carl Engström.

Loss här $^{21}/_{10}$ kl. 5 e. m.

Oscar Johansson.

Å baksidan. Order Herr Mz. N. Malmström

Göteborg i Oktober 1899.

Carl Engström

gm. E. P.“

Käranden yttrade: att ofvan intagna konnossement afsåge den last, för hvars förande till Göteborg frakt fordrades i målet; att de af Carl Engström och Oscar Johansson å konnossementet gjorda anteckningarne utvisade den tid, hvarunder ångfartyget „Serla“ legat under lossning af sagda last; att då, enligt hvad dessa anteckningar utvisade, den i certepartiet bestämda tiden för lossning af lasten öfverskridits med en half dag, käranden fordrade ersättning för en half öfverliggedag med 40 kronor; samt att ifrågavarande last utgjort 6 723,67 kubikfot timmer och 5 995 löpfot props, hvadan efter en beräkning af $6^3/_4$ öre för hvarje kubikfot timmer och 6 kronor 50 öre för hvarje famn props frakten för ifrågavarande last uppginge till det i stämningen angifna beloppet eller 502 kronor 56 öre, deraf 453 kronor 85 öre för timret och 48 kronor 71 öre för propsen.

Svaranden medgaf rigtigheten af omförmälda certepartiet äfvensom af konnossementet af den 17 Oktober 1899 i dess ursprungliga lydelse samt af de derå befintliga anteckningarne derom, att ångfartyget „Serla“ ankommit till Göteborg den 19 Oktober kl. 12 middagen och blifvit slutlossadt den 21 i samme månad kl. 5 e. m., men anförde i öfrigt: att den å konnossementets baksida tecknade öfverlåtelsen icke åtecknats å uppgifven tid, ej heller skett med svarandens medgifvande; att enligt konnossementets lydelse icke svaranden, utan Carl Engström vore emottagare af ifrågavarande virkeslast, hvilket jemväl framginge deraf, att Engström genom anteckning å konnossementet erkänt lastens ankomst; att svaranden icke kunde yttra sig derom, huruvida de fordrade fraktkostnaderna rigtigt beräknats; samt att då svaranden icke vore emottagare af nämnda last, af hvilken han först efteråt genom öfverlåtelse af Engström blifvit egare, han bestrede såväl yrkandet om utbekommande af frakten som anspråket på ersättning för öfverliggetid.

Såsom ostridigt emellan parterna antecknades, att, sedan befälhafvaren å ångfartyget „Serla“, sjökaptenen C. A. Berndtsson hos kommissionären Carl Engström såsom lastemottagare anmält, att nämnda fartyg anländt till Göteborg, medhafvande i målet omförmälda virkeslast, fartyget på order af Engström förhalats till svarandens upplagsplats, der lasten ur fartyget utlossats och omedelbart derefter utan Engströms ingripande å svarandens vägnar emottagits af den hos svaranden anstälde inspektoren Oscar Johansson.

På kärandens begäran hördes tvenne vittnen, hvilka berättade:

det ena vittnet, bokhållare hos förenämnde Engström: att Engström efter aftal med firman A. Hafner i Trysil åtagit sig att tillse kontrollmätningen af det virke, som firman försålt att levereras i Göteborg; att sedan ångfartyget „Serla" den 19 Oktober 1899 anländt till Göteborg, fartygets befälhafvare C. A. Berndtsson samme dag — vid hvilken tid på dagen erinrade vittnet sig icke — derom gjort anmälan å Engströms kontor, dervid han antagligen, enär så varit bruket, aflemnat konnossementet å lasten; att lasten, hvilken, enligt hvad vittnet hade sig bekant, varit såld till svaranden, samme dag, den ankommit, aflemnats till denne; att andra vittnet, som af Engström anmodats att vid lossningen kontrollmäta lasten, fullgjort detta uppdrag samt antecknat virkets dimensioner å trätaflor, hvilka han sedermera aflemnat å Engströms kontor, hvarpå vittnet uträknat virkesmängden och funnit, att den uppgått till 6 723,67 kubikfot timmer och 5 995 löpfot props; samt att vittnet hade sig bekant, att Engström icke inköpt virke af firman A. Hafner, utan endast varit dess ombud; och

andra vittnet, som vore anstäld hos Engström såsom timmermätare: att vittnet på befallning af Engström den 19 Oktober 1899, troligen på f. m., infunnit sig å svarandens upplagsplats å Hisingen, dit fartyget „Serla" vid vittnets ankomst redan varit anländt; samt att, efter det vittnet kommit till upplagsplatsen, lossningen af virket börjat, dervid vittnet kontrollmätt detsamma, hvarefter vittnet å Engströms kontor aflemnat sina å trätaflor gjorda anteckningar, efter hvilka förra vittnet uträknat virkesmängden.

Rådhusrätten yttrade i dom den 24 Februari 1900: att enär i certeparti den 15 Februari 1899 svaranden och dåvarande egaren af ångfartyget „Serla" P. Larsson aftalat, att med nämnda ångfartyg skulle under hela seglationsåret 1899 för svarandens räkning från hamn vid Venern till Göteborg fraktas fulla laster af timmer eller props; samt att svaranden skulle i frakt för nämnde virkeslaster till rederiet för ångfartyget erlägga $6^{3}/_{4}$ öre för hvarje kubikfot timmer och 6 kronor 50 öre för hvarje kubikfamn props;

ty och som det uti målet företedda konnossementet, som af befälhafvaren å fartyget, sjökaptenen C. A. Berndtson, den 17 Oktober 1899 utfärdats, innefattade, att på grund af ofvannämnda fraktaftal i Karlstad uti fartyget inlastats — 228 kub.meter

slantimmer, som Berndtsson förbundit sig att leverera till kommissionären Carl Engström i Göteborg för vidare befordran;

samt i målet blifvit utrönt, att, sedan fartyget den 19 i sistberörda månad anländt till Göteborg med ifrågavarande virkeslast, fartyget på order af Engström, som, enligt anteckning å konnossementet, öfverlåtit detsamma till svaranden, förhalats till dennes upplagsplats å Hisingen, der lasten utlossats och för svarandens räkning emottagits af hos honom anstälde inspektoren Oscar Johansson;

alltså och då vid sagda förhållanden samt jemväl med hänsyn till bestämmelsen i 154 § sjölagen, att mottagandet af godset medför för mottagaren förpligtelse att gälda frakt, den omständigheten, att omförmälda konnossement utstälts till förenämnde Engström och icke till svaranden, ej kunde anses befria svaranden från att betala i certepartiet aftalad, ostridigt icke gulden frakt för virkespartiet;

pröfvade Rådhusrätten, utan afseende å hvad svaranden härutinnan invändt, lagligt förpligta svaranden, hvilken ej framstält giltig anmärkning emot det belopp, hvartill frakten för virket efter verkstäld uppmätning och uträkning blifvit uti stämningen i målet upptagen, att emot qvitto till käranden, såsom hufvudredare för ångfartyget „Serla“ och, efter öfverlåtelse af ofvannämnde Larsson, innehafvare af dennes på certepartiet grundade rätt, genast utgifva fordrade fraktbeloppet, 502 kronor 56 öre, med 5 % årlig ränta derå från stämningsdagen, eller åttonde dagen före den 2 December 1899, då målet första gången förevarit hos Rätten, tills betalning skedde;

men hvad deremot vidkomme kärandens stämningstalan om utfående af ersättning för öfverliggetid, så, ehuru uti ofvan åberopade certeparti tillika aftalats, att fartygets lossningstid skulle för hvarje resa utgöra två dagar, räknade från och med den dag, fartyget vore klart att lossa, och att för hvarje dag derutöfver, som fartyget genom lastemottagarens förvållande uppehölles, skulle till fartygets befälhafvare erläggas 80 kronor;

samt upplyst vore, att, efter det fartyget ankommit till Göteborg den 19 Oktober kl. 12 middagen, lossningen af lasten påbörjats samma dag, men derefter afslutats först den 21 Oktober kl. 5 eftermiddagen, hvaraf framginge, att den i certepartiet bestämda lossningstiden öfverskridits;

likväl och då käranden ej visat, att sådant skett genom svarandens förvållande;

funne Rådhusrätten käromålet i den delen ej kunna bifallas; och ålades svaranden såsom hufvudsakligen tappande att godtgöra käranden för hans kostnader å rättegången.

Emot denna dom har svaranden vädjat.

30.

Kongl. Maj:ts dom den 25 April 1900.

Sjökaptenen José de Bastequieta

mot

Skeppsredaren E. Olsen i Nykjöbing.

Natten till den 31 Augusti 1897 hade skonerten „Caroline Augusta", tillhörig svaranden, blifvit vid Skagens fyr påseglad af den af käranden förda ångaren „Santurce". Skonerten blef, svårt skadad, införd till Fredrikshavn, der den sedermera befanns icke vara iståndsättlig. I likhet med Stockholms Rådstufvurätt och Svea Hofrätt dömde Kongl. Maj:t „Santurce"s kapten att med fartyg och frakt till rederiet för „Caroline Augusta" utgifva skadestånd jemte ränta och rättegångskostnader.

Kongl. Maj:ts Dom uti den till Kongl. Maj:ts öfverseende från Dess och Rikets Svea Hofrätt genom ordentligt sökande komna sak emellan befälhafvaren å spanska ångfartyget „Santurce" Sjökaptenen José de Bastequieta, sökande, samt Skeppsredaren E. Olsen i Nykjöbing i Danmark, svarande,

angående den af svaranden såsom redare för i Nykjöbing hemmahörande skonerten „Caroline Augusta" efter stämning vid Stockholms Rådstufvurätt förda talan att, enär „Caroline Augusta" natten mellan den 30 och den 31 Augusti 1897 under resa från Halmstad till South Alloa med last af pitprops i närheten af Skagen påseglats af „Santurce", med den påföljd att „Caroline Augusta" vid sammanstötningen erhållit sådana skador, att skonerten sedermera icke varit iståndsättlig, samt ombordläggningen förorsakats uteslutande genom felaktig manövrering å „Santurce"s sida, sökanden och „Santurce"s rederi måtte förpligtas att med fartyg, last och frakt gälda ersättning för den kostnad, skada och förlust, som genom ombordläggningen tillskyndats rederiet för „Caroline Augusta", och i sådant hänseende utgifva dels „Caroline Augusta"s värde, inberäknadt inventarier,

vid kollisionstillfället med 19600 kronor efter afdrag af det belopp, 2025 kronor 4 öre, som influtit vid försäljning af fartyget med inventarier, eller således 17574 kronor 96 öre, dels på „Caroline Augusta“ och dess rederi enligt upprättad dispache belöpande haveribidrag 1727 kronor 40 öre och de utgifter i anledning af kollisionen, hvilka i dispachen upptagits under rubriken „Poster vedrørende Erstatningsfordringen“ 1034 kronor 65 öre, dels ock ersättning för förlust af frakt för lasten, som utgjort 70 och trefjerdedels standards, med 13 shillings sex pence engelskt mynt för standard, efter afdrag dock af i förskott å frakten uppburna 11 pounds sterling samma mynt, hvarjemte svaranden fordrat ränta samt ersättning för rättegångskostnaderna;

uti hvilken sak Rådstufvurätten genom dom den 31 Maj 1898 utlåtit sig, hurusom i saken vore upplyst, at skonerten „Caroline Augusta“, hvilken den 29de Augusti 1897 i fullt sjövärdigt skick afseglat från Halmstad med bestämmelseort South Alloa med last af 15053 stycken pitprops, motsvarande 73 och tre fjerdedels standards, under nämnda resa natten mellan den 30 och den 31 i samma månad i närheten af Skagens Fyr blifvit påseglad af spanske ångaren „Santurce“, förd af sökanden, dervid „Caroline Augusta“ träffats af „Santurce“s förstäf å styrbords sida akter om storvantet med påföld, att ett större hål uppstått, hvarigenom vattnet inströmmat, så att „Caroline Augusta“ skulle sjunkit, derest densamma ej kunnat flyta på lasten; att „Caroline Augusta“ vid tillfället hållit sin kurs, medan „Santurce“, hvilken blifvit synlig från „Caroline Augusta“ ungefär en half timme före sammanstötningen, då den nalkats „Caroline Augusta“ och oaktadt detta fartyg varseblifvits från „Santurce“, plötsligt ändrat kurs, så att „Santurce“s gröna lanterna, som förut varit synlig från „Caroline Augusta“, försvunnit ur sigte derifrån, hvarpå sammanstötningen omedelbart egt rum; att „Caroline Augusta“ påföljande morgon i redlöst tillstånd påträffats af ångaren „Norlands“ från West Hartlepool och af denne inbogserats till Fredrikshavn; att „Caroline Augusta“ derstädes, på sätt ett i saken ingifvet besigtningsinstrument af den 18 September 1897 utmärkte, blifvit besigtigad af sakkunnige personer, hvilka förklarat att kostnaden för reparation af skadan skulle mycket öfverstiga fartygets värde, när det vore repareradt, eller dess värde, innan det blifvit påsegladt; samt att derefter vraket med dess inventarier blifvit försåldt för 2025 kronor 4 öre; och emedan det jemlikt 20 artiklen af Förordningen angående åtgärder

till undvikande af ombordläggning samt signaler för angifvande af nöd å fartyg den 9 December 1896 ålegat „Santurce“ såsom varande ångfartyg att hålla undan för „Carolina Augusta“ såsom segelfartyg, samt sökanden icke i någon mån styrkt sin uppgift, att han till följd af annat fartygs närhet varit förhindrad att manövrera annorlunda än som skett, vid hvilket förhållande och då någon omständighet i saken ej förebragts, som kunde föranleda till antagande att sammanstötningen vållats jemväl genom fel eller försummelse å „Caroline Augusta“s sida, kollisionen måste anses förorsakad uteslutande genom felagtig manövrering från „Santurce“s sida, samt „Santurce“s rederi följaktligen jemlikt 220 och 222 §§ Sjölagen vore med fartyg och frakt ersättningsskyldigt för den genom sammanstötningen „Caroline Augusta“s redare, svaranden, tillskyndade skada och förlust, men någon omständighet ej visats, på grund hvaraf sökanden eller „Santurce“s rederi vore skadeståndspligtigt jemväl med lasten; ty och som genom hvad i saken såsom vittne hörde Skeppsbyggmästaren Viggo Frandsen intygat och föröfrigt i saken förekommit måste anses ådagalagdt, att „Caroline Augusta“ vid kollisionstillfället haft et värde af 19500 kronor, samt, enligt hvad ofvanberörda besigtningsinstrument af den 18 September 1897 gåfve vid handen, „Caroline Augusta“ efter kollisionen icke varit iståndsättlig, vid hvilket förhållande „Santurce“s rederi vore pligtigt godtgöra svaranden skilnaden mellan „Caroline Augusta“s nyssnämnda värde 19500 kronor och det belopp 2025 kronor 4 öre, hvarför „Caroline Augusta“ i sitt skadade skick blifvit försåld, eller sålunda med 17474 kronor 96 öre; alltså och då sökanden lemnat obestridt, ej mindre att svaranden enligt dispache, upprättad i anledning af haveriet, fått vidkännas i haveribidrag 1727 kronor 40 öre samt för utgifter i anledning af kollisionen, upptagna i dispachen under rubriken „Poster vedrørende Erstatningsfordringen“ 1034 kronor 65 öre, än äfven att svarandens förlust å frakt uppgått till 36 pounds 15 shillings en och en half pence eller skilnaden mellan den aftalade frakten 47 pounds 15 shillings en och en half pence och derå i förskott uppburna 11 pounds, blefve svarandens talan på det sätt bifallen, att sökanden förpligtades att med „Santurce“ och dess frakt under den resa, då kollisionen inträffat, till svaranden mot qvitto genast utgifva dels 20237 kronor 1 öre jemte 5 procent årlig ränta derå från stämningsdagen den 9 September 1897, tills betalning komme att ske, och dels 36 pounds 15 shillings en och en half pence jemte likaledes

5 procent årlig ränta derå från stämningsdagen tills skeende liqvid antingen i det främmande myntslaget eller ock i svenskt mynt efter kurs, hvartill på Stockholms börs vexlar — utstälda i det främmande myntslaget och lydande på betalning vid uppvisandet, å betalningstiden köptes; hvarjemte sökanden ålades att likaledes med „Santurce“ och dess omförmälta frakt ersätta svaranden dennes rättegångskostnad med skäliga ansedda 1350 kronor jemte det belopp, svaranden visade sig hafva utgifvit i lösen för Rådstufvurättens protokoll i saken;

hvarefter Hofrätten, der sökanden efter vad fullföljt talan, enligt dom den 18 November 1898 ej funnit skäl att göra ändring i Rådstufvurättens dom och förpligtat sökanden att till svaranden utgifva ersättning för dennes kostnader å saken i Hofrätten med 40 kronor jemte det belopp, svaranden visade sig hafva erlagt för stämpel å Hofrättens dom;

deri sökanden i underdånighet yrkat ändring, som svaranden i underdånighet bestridt under anhållan tillika om godtgörelse för kostnaderna å saken hos Kongl. Maj:t;

Med Kongl. Maj:ts Högsta Domstol besluten; Gifven Stockholms Slott den 25 April 1900.

Kongl. Maj:t har i nåder låtit Sig föredragas handlingarna i denna sak och pröfvar rättvist fastställa Hofrättens dom; skolande sökanden godtgöra vederparten hans kostnader å saken hos Kongl. Maj:t med etthundra kronor jemte hvad som åtgår till lösen af Kongl. Maj:ts dom. Det vederbörande hafva att ställa sig till underdånig efterrättelse.

Under Kongl. Maj:ts Sekret.

E. Petrén.

31.

Dom, afkunnad af Kongl. Maj:t den 27 April 1900.

Kongl. Maj:t och Kronan
(Advokatfiskalen H. Wolff)
mot
Sjökaptenen F. Frentz och rederiet för ångaren „Schweden“
(v. Häradshöfdingen Karl Herlitz).

Den 5 September 1894 på aftonen sammanstötte ångaren „Schweden“ med den Kgl. Flottan tillhörande kanonbåten „Skuld“, som låg förankrad i Stockholms skärgård, dervid tillfogande kanonbåten skador till belopp af Kr 3417,47, hvilket belopp Kgl. Maj:t och Kronan, som påstått att sammanstötningen förorsakats genom försummelse å „Schweden“s sida, yrkat att af denna ångares rederi utbekomma. Genom dom den 2 November 1895 frikände Stockholms Rådstufvurätt „Schweden“, enär dess befälhafvare icke kunde anses vållande till sammanstötningen; Svea Hofrätt och Kongl. Maj:ts fastställde domen samt ålade Kongl. Maj:t och Kronan att ersätta „Schweden“s kostnader å saken i Hofrätten och hos Kongl. Maj:t.

Kongl. Maj:ts Dom i den till Kongl. Maj:ts öfverseende från Dess och Rikets Svea Hofrätt genom ordentligt sökande komna sak emellan Kongl. Maj:t och Kronan, sökande, samt sjökaptenen F. Frentz och rederiet för ångfartyget „Schweden“, svarande,

angående Kongl. Maj:ts och Kronans, efter stämning, vid Stockholms Rådstufvurätt förda talan, att, enär nämnda ångfartyg den 5 September 1894 sammanstött med den till Kongl. Flottan hörande kanonbåten „Skuld“, som legat förankrad i närheten af Getholmen invid Sandhamn, och dervid tillfogat kanonbåten skador, för hvilkas afhjelpande kostnaden uppgått till 3417 kronor 47 öre, samt sammanstötningen förorsakats uteslutande genom försummelse å ångfartygets sida, Frentz, hvilken varit befälhafvare å ångfartyget, äfvensom ångfartygets rederi måtte varda ålagdt att till Kongl. Maj:t och Kronan utgifva ersättning med nämnda belopp, samt Kongl. Maj:t och Kronan berättigas att för utbekommande af samma ersättning hålla sig till ångfartyget „Schweden“;

uti hvilken sak Rådstufvurätten, hvarest Kongl. Maj:t och Kronan tillika fordrat ränta och godtgörelse för kostnaden för delgifning af stämningen samt Frentz och rederiet yrkat ersättning för kostnaderna å saken, genom dom den 2 November 1895 sig utlåtit, hurusom i saken vore upplyst, att Onsdagen den 5 September 1894 klockan omkring half nio eftermiddagen, då den i

Stettin hemmahörande ångaren „Schweden“ å utgående från Stockholm till Norrköping såsom närmaste destinationsort inkommit i den i vestlig och östlig riktning gående farleden mellan Yxhammarskubben och Sandhamn samt der hunnit fram till en plats, belägen ungefär midt för Eknö sandvik, tvärs i farleden befunnits förankrade fem Kongl. Flottan tillhörande krigsfartyg, förlagda bredvid och på något afstånd från hvarandra, samt vid tillfället svajande med stäfvarne mot norr; att på grund af dessa fartygs läge i farvattnet „Schweden“ gått norr om de närmaste tre fartygen, hvilka i rät linie varit förlagda söder om farvattnets midtlinie, och, då det fjerde fartyget, kanonbåten „Urd“, åter legat norr om nämnda midtlinie, efter passerandet af de tre först nämnda fartygen hållit styrbord och sydvart hän och passerat akter om „Urd“ samt derefter girat babord hän i afsigt att passera norr om det femte och längst österut befintliga fartyget, kanonbåten „Skuld“, hvilken på omkring tre hundra meters afstånd från „Urd“ legat längre söderut i farvattnet med lysande ankarlanterna fästad ett godt stycke för om fockmasten; att strax derefter „Schweden“ med ändring af sin efter passerandet af „Urd“ intagna kurs girat styrbord hän, enligt uppgift för undvikande af ombordläggning med en mötande ångslup, samt på omkring ett hundra meters afstånd från „Skuld“ återtagit sin förra kurs och ånyo hållit babord hän i ändamål att, som förut, söka passera för och norr om „Skuld“, samt att emellertid, då „Schweden“ till följd af det då ringa afståndet mellan „Schweden“ och „Skuld“ icke kunnit komma klar för om „Skuld“, „Schweden“, som gått med sakta fart samt vid närmandet till „Skuld“ stoppat maskinen och slutligen backat, törnat mot babordssidan af „Skuld“s förskepp omkring en och sex tiondedels meter akter om förstäfvens förkant och der skurit in till fyratio fem hundradedels meter styrbord om kanonbåtens medellinie, hvarigenom å kanonbåten åstadkommits skador, för hvilkas afhjelpande kostnaderna uppgått till sammanlagdt 3417 kronor 47 öre; och ehuru, äfven med „Skuld“s läge tvärs öfver det endast omkring tre hundra meter breda farvattnet, utrymme deri för „Schweden“ funnits att passera såväl norr som söder om „Skuld“; likväl och enär de fem kronofartygens förläggande tvärs öfver den föga rymliga allmänna farleden måste hafva under det rådande mörkret i hög grad försvårat „Schweden“s manövrering, och dertill komme, att å „Skuld“ ej funnits lanterna eller annat ljus förut, hvaraf vid manövreringen af „Schweden“ någon ledning

kunnat hemtas angående kanonbåten „Skuld"s längd eller läget af dess förstäf; ty och som det icke visats vare sig att den å „Schweden" vid tillfället anstälde kronolotsens samt „Schweden"s befälhafvares och besättnings uppgift om anledningen till ändring af „Schweden"s kurs styrbord hän efter passerandet af kanonbåten „Urd" ej skulle vara med verkliga förhållandet öfverensstämmande, eller att eljest vid „Schweden"s manövrering förfarits i strid mot gällande bestämmelser angående åtgärder till undvikande af ombordläggning; alltså och då under sådana omständigheter „Schweden"s befälhafvare icke kunde anses genom vållande till ofvanomförmälda ombordläggning vara pligtig att godtgöra den kanonbåten „Skuld" dervid tillskyndade skada, kunde den af Kongl. Maj:t och Kronan i saken förda talan icke bifallas, men kostnaderna å saken blefve mellan parterna skäligen qvittade;

hvarefter Hofrätten, der Kongl. Maj:t och Kronan, efter vad, talan fullföljt, enligt dom den 28 Oktober 1898 ej funnit skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom samt förpligtat Kongl. Maj:t och Kronan ersätta Frentz och rederiet kostnaderna å saken i Hofrätten med 50 kronor;

deri Kongl. Maj:t och Kronan sökt ändring, som af Frentz och rederiet är vorden bestridd, och hvarom äfvensom angående af Frentz och rederiet fordrad ersättning för kostnaderna å saken hos Kongl. Maj:t tvistats;

med Kongl. Maj:ts Högsta Domstol besluten; gifven Stockholms Slott den 27 April 1900.

Kongl. Maj:t har i nåder låtit Sig föredragas handlingarna i denna sak och pröfvar rättvist fastställa Hofrättens dom; skolande Kongl. Maj:t och Kronan ersätta motparterna deras kostnader å saken hos Kongl. Maj:t med etthundra kronor jemte hvad som åtgår till lösen af Kongl. Maj:t dom. Det vederbörande hafva att ställa sig till underdånig efterrättelse.

Under Kongl. Maj:ts Sekret.

A. E. Sjöstrand.

32.

Dom, afsagt af Trondhjems faste Sjøret den 25de April 1900.

Aktieselskabet „Det Nordenfjeldske Dykkerselskab"
(O.R.Sagfører Klingenberg)

mod

Barkskibet „Try"s Rederi, Konsul Johan Bryde af Sandefjord og Eierne af Ladningen, Herr Lewis Miller af Crieff i Scotland
(Overretssagførerne Buaas & Bauck).

Et Skib grundstødte paa den norske Kyst, og efterat man forgjæves havde forsøgt at faa det af Grunden ved Assistance af et mindre Dampskib, blev der sluttet Akkord med et Dykkerselskab. Dette, der til Bjergningen til forskjellige Tider brugte flere Dampskibe og Lægtere, og ogsaa maatte oplosse Dækslasten, anvendte ca. 20 Dage, inden det fik Skibet bragt ind i sikker Havn, og maatte ogsaa holde Skibet læns senere til det kunde komme i Dok, ligesom Dækslasten blev transporteret fra et Sted i Nærheden af Strandingsstedet, hvor den var oplagt, ind til samme Sted, hvor Skibet var bragt hen. Da der derpaa opstod Uenighed om Bjergelønnens Størrelse, blev denne af Sjøretten fastsat til Kr. 4500.

Værdien af den reddede Last blev sat til Kr. 9031,33, af Skibet til Kr. 4000, medens dette dog senere ved Salg kun udbragte Kr. 3000.

Ved nærværende Søgsmaal har Nordenfjeldske Dykkerselskab for Bjergning af den ved Risholmen den 15de November 1899 strandede Bark „Try" med iværende Ladning sagsøgt dennes Reder Consul Johan Bryde, Sandefjord og Ladningens Eier Lewis Miller, Crieff, Scotland *in solidum* til Betaling af Bjergeløn efter Rettens Skjøn med lovlige Renter af Skjønsbeløbet og Sagens Omkostninger. Ogsaa de Indstævnte begjærer Rettens Skjøn, ligesom de paastaar sig tilkjendt Forsvarsomkostninger. Sagens Sammenhæng er i Korthed den, at „Try" 15de November 1899 stødte paa Grund ved Risholmen. Efter at man forgjæves havde forsøgt paa at faa den af ved Hjælp af D/S „Spidsbergen", reiste Kapteinen til Trondhjem, hvor han henvendte sig til Nordenfjeldske Dykkerselskab. 18de Novbr. afgik ogsaa Dykkerbaaden „Nap" ud til Ulykkesstedet. Da den kom did blev „Try"s' Stilling undersøgt, og dens Stb. Bauganker hivet forover for at hindre, at den skulde drive længre op paa Grund. Derefter gik „Nap" Tirsdag 21de om Eftermiddagen igjen tilbage til Trondhjem for at hente Lægter, da man var kommen til det Resultat, at endel af Lasten først maatte losses. Torsdag 23de afsluttedes Kontrakt om Bjergning, og samme Dag afgik igjen „Nap" fra Trondhjem med Lægteren „Svanen" paa Slæb. Den

26de kom den ud til „Try", hvor man straks begyndte med at losse Dækslasten. Før man blev færdig hermed røg der imidlertid op en Storm, saa man maatte slutte Arbeidet, og ogsaa de følgende Dage var „Nap" paa Grund af Storm hindret fra at foretage noget. Onsdag 29de Novbr. gik „Nap" til Beian og telegraferede efter mere Assistance, og samme Dag var Dykker fra „Nap" under „Try" og besaa den, ligesom der blev bragt Pumpeslanger ombord i samme. 30te ankom Dykkerskibene „Parat" og „Stærkodder", og samme Dag blev Mesteparten af den resterende Dækslast bragt iland paa Risholmen. Fredag 1ste Decbr. bragtes „Try" flot, idet de to andre Baade trak, medens „Nap" laa paa Siden og pumpede. „Try" blev derefter slæbt ind til Vindvaagen, og herfra gik „Parat" til Trondhjem, medens „Stærkodder" og „Nap" blev igjen. I Vindvaagen blev „Try" tættet ved Hjælp af Dykker og dens Ror udbedret, hvorefter den den 4de December af „Stærkodder" slæbtes ind til Trondhjem. Fredag 8de December bragte „Parat" den fra „Try" ilandbragte Dækslast op til Trondhjem. Fra 11te December og udover var „Nap" beskjæftiget med at pumpe „Try" læns lige til den den 22de kom i Dok. Ofte blev „Try" pumpet mange Gange om Dagen, ligesom den ogsaa en Gang blev tættet ved Hjælp af Dykker. Dykkerskibenes Værdi med Redskaber er af Citantskabet uimodsagt anført at være Kr. 140 500,00 og af det bjergede er Lasten ved Sjørettens Skjøn værdsat til Kr. 9 031,33 og Skibet til kr. 4 000,00. Senere er dette imidlertid solgt for Kr. 3 000,00.

Citantskabet fremholder, at det Bjergede ligesom Bjergerne og deres Eiendele var udsat for stor Fare. Mandskabet paa „Try" var vistnok med ved Bjergningen af Dækslasten og udførte almindeligt Skibsarbeide ombord, men har den af dem foretagne Pumpning ikke udrettet noget til Hjælp ved Bjergningen. Denne blev heller ikke lettet ved Skibets egne Hjælpemidler, og har Citantskabet lidt adskillig Skade paa Skibe og Apparater, ligesom Arbeidet har kostet lang Tid og store Anstrengelser. Dykkerselskabet har anvendt alle sine Skibe og Folk, og mener Citantskabet, at Arbeidet er udført med Kyndighed og Dygtighed. De direkte Udgifter anslaaes til ca. Kr. 2 000,00, hvortil kommer Tab af Værktøi m. v. for ca. Kr. 1 000,00, og anser Citantskabet sig berettiget til at fordre mere end $^1/_8$ af det Bjergedes Værdi. De Indstævnte gjør gjældende, at Bjergningen ikke er udført paa den Maade den burde have været, og at et alt for stort Apparat er sat i Gang efter det opnaaede Resultat. De

mener, at da „Nap“ efter 11 Dages Forløb intetsomhelst havde udrettet andet end at bringe Dækslasten iland, burde Citantskabet have opgivet videre Forsøg paa at bjerge Skibet. Det skulde have indskrænket sig til at bringe Seil, Taugværk, Inventarium og Ladning iland. Det var ogsaa Dykkerselskabet selv, som tog Initiativet til at tilkalde mere Assistance, og var det ikke Kapteinen, som forlangte dette. De Indstævnte mener da, at Citantskabet paa eget Ansvar maa have sat hele dette store Apparat i Gang. Havde Bjergningen foregaaet paa den Maade, den skulde, vilde en Masse Omkostninger været sparede. De Indstævnte gjør dernæst i Anledning Citantskabets Regning over direkte Udgifter, specielt Indvending mod Posterne udslidte Slanger og Slitage paa Taugværk, hvilke Poster de mener er opførte med for høie Beløb. De mener, at hverken Bjergerne eller deres Eiendele har været udsat for nogen Fare, ligesom Apparaterne heller ikke har lidt nogen nævneværdig Skade. Mandskabet har medvirket ved Pumpning af Skibet ligesom ogsaa ved Losningen og Bevaringen af Ladningen. Ladningen vilde ogsaa være bleven reddet, hvordan det havde gaaet med Skibet. Retten finder det ikke godtgjort, at Bjergerne har gaaet forkjert frem. Tvertimod prover begge de af Citantskabet førte Vidner, at efter deres Mening var den eneste Maade, hvorpaa Ladningen kunde bjerges den, at Skibet blev trukken af og bjerget. De samme Vidner prover ogsaa, at det var efter Captein Caspersens udtrykkelige Forlangende, at der blev telegraferet efter mere Assistance, da det viste sig, at „Nap“ ikke kunde klare Bjergningen alene. Heller ikke kan det skjønnes, at der har været tilkaldt formegen Assistance. 1ste Vidne prover saaledes, at begge Skibe maatte rykke i 6—8 Gange, før de fik „Try“ af og 2det Vidne siger, at de trak flere Gange saa det knagede i Pullerne uden at „Try“ rørte paa sig, ligesom det ogsaa af det under Sjøforklaringen af „Try“s Mandskab den 6te December fremlagte Journaluddrag fremgaar, at de forgjæves forsøgte flere Gange. Om det end var forholdsvis kort Tid, at alle tre Skibe var med under Bjergningen, saa finder Retten dog, specielt under Hensyntagen til den lange Tid, der i alt er medgaaet til at bringe Skib og Ladning i Sikkerhed og at 3' af Dykkerselskabets Skibe med Besætning og Apparater har været i Virksomhed, at her maa siges at være anvendt ualmindelige Anstrengelser. Citantskabet har ogsaa havt mange direkte Udgifter, om end i hvert Fald en Post — udslidte Slanger — maa

antages at være sat for høit. De er nemlig opførte med fuld Indkjøbsværdi, trods de tidligere har været benyttede og nu efter sidste Brug er blevne reparerede.

Bjergelønnen findes at burde ansættes til 4 500,00 — fire Tusinde fem Hundrede — Kroner og regnes Renter med 4 pCt. fra Sagens Berammelse 10de Januar 1900.

Citantskabet har nedlagt Paastand paa, at de Indstævnte dømmes *in solidum* og mod denne Paastand er ingen Indsigelse fremkommen.

For Bjergeløn hefter Rederi og Ladningseier imidlertid kun med det Bjergede, idet personligt Ansvar alene indtræder under visse særlige Betingelser, som ikke *in casu* er oplyst at være tilstede. Som Følge heraf vil det ikke være rigtigt at dømme de Indstævnte *in solidum.* Da Skipperen ikke i sin Stilling har Fuldmagt til at forpligte Reder eller Ladningseier personlig. antages den Omstændighed, at ingen Indsigelse er gjort ikke at være til Hinder for at Konklusionen berigtiges som anført.

Sagens Omkostninger ophæves.

Arbeide med tidligere optagne Domme og andre Embedsforretninger har hindret Sagens tidligere Paadømmelse.

Thi kjendes for Ret:

De Indstævnte, Bark „Try"s Reder Consul Johan Bryde. Sandefjord og dens Ladnings Eier Lewis Miller, Crieff, Scotland bør til Citantskabet Nordenfjeldske Dykkerselskab at betale Bjergeløn med 4 500,00 — fire Tusinde fem Hundrede — Kroner og 4 — fire pCt. Rente heraf fra 10de Januar 1900 til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkomme inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Morten Pedersen. *Rob. Larsen.* *H. Gelmuyden.*
edsv.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 10	Aargang I	1900

33.

Dom, afsagt af Danmarks Høiesteret den 5te April 1900.

Firmaet P. Søht & Co. ved dets Eneindehaver Grosserer C. O. Søht
(ved Høiesteret: Høiesteretssagf. Hansen, ved Sø- og Handelsretten: Høiesteretssagf. Zahle)

contra

Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Thingvalla" ved dets Bestyrelses Formand, Geheimeetatsraad Tietgen
(ved Høiesteret samt Sø- og Handelsretten: Høiesteretssagf. Shaw).

Efter forudgaaende Forhandlinger mellem et Dampskibsselskabs Forretningsfører og et herværende Firmas Indehaver var der truffet følgende Aftale, at Firmaet forpligtede sig til at afskibe et vist Antal Tons Kaal med hvert af Selskabets herfra til New York afgaaende Skibe i et nærmere bestemt Tidsrum. Da Dampskibsselskabet imidlertid paa flere Rejser i dette Tidsrum havde medtaget Kaal fra en Aflader mere end af Indstævnte under Forhandlingerne forudsat, nægtede denne at afsende med Selskabets derefter først afgaaende Skib det aftalte Tonsantal Kaal.

I den Anledning anlagde Selskabet Sag mod Indstævnte til Betaling af Fragten for denne Rejse, og blev Indstævnte dømt, da det ikke under Sagen oplystes, at det under de stedfundne Forhandlinger maatte have staaet klart for Forretningsføreren, at Indstævnte var gaaet ud fra nævnte Forudsætning som en bestemt Betingelse.

I Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde, og idet de Højesteret forelagte nye Oplysninger ikke kunne føre til noget andet Resultat end det i Dommen antagne, vil den efter Indstævntes Paastand være at stadfæste.

Processens Omkostninger for Høiesteret vil Appellanten have at betale til Indstævnte med 300 Kr.

Thi kendes for Ret:

Sø- og Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Højesteret betaler Appellanten, Firmaet P. Søht & Co. og dets eneste Indehaver C. O. Søht til Indstævnte med 300 Kr. Saa betaler Appellanten og til Justitskassen 10 Kr.

Sø- og Handelsrettens Dom er saalydende:

Efter hvad der er givet under nærværende Sag, havde det indstævnte Firma P. Søht & Co., hvis eneste Indehaver er Grosserer C. O. Søht, og to andre Handlende: I. F. O. Nord og H. Schrøder hersteds i flere Aar hver især med Dampskibsselskabet „Thingvalla"s Skibe i den saakaldte Kaalsæson afskibet Hvidkaal herfra til New York, saaledes at de tilsammen fik afskibet omtrent 400 Tons, medens faktisk ingen anden afskibede Kaal med de nævnte Skibe. Ved Skrivelse af 31te Oktober 1895 rettede Selskabet en skriftlig Forespørgsel til det indstævnte Firma, hvori Selskabet for sine Dispositioners Skyld udbad sig meddelt, om Firmaet i den kommende Sæson ønskede at afskibe Kaal med Selskabets Skibe og da hvorledes, idet der tilføjedes, at Selskabet saa sig istand til med hvert af sine Dampskibe, der maatte komme til at afgaa i Sæsonen, at tilstaa Firmaet Rum for indtil 130 Tons til en Fragt af 30 Shill. pr. Ton. Selskabet maa derhos efter Proceduren antages samtidig at have rettet lignende Henvendelser til de ovennævnte to andre Handlende, saaledes at det tilbød Hr. Nord et Lasterum af 130 Tons og Hr. Schrøder, der plejede at afskibe noget mindre end de to andre, et Lasterum af 70 Tons med hvert af dets Dampskibe til Kaal.

Der fandt derefter mundtlige Forhandlinger Sted mellem Forretningsføreren for Thingvallaselskabet Schierbeck og Indstævnte samt de nævnte to andre Handlende hver for sig, hvorunder disse fremsatte Begæring om at faa de dem tilbudte Lasterum forhøjede: Indstævnte og Nord til hver 150 og Schrøder til 100 Tons, saa at de tilsammen fik 400 Tons med hvert af Skibene, hvad Forretningsfører Schierbeck dog først erklærede ikke at kunne gaa ind paa paa Selskabets Vegne, idet der i saa Henseende for Indstævntes Vedkommende i en Skrivelse til ham fra Selskabet af 4de November 1895 udtaltes, at Selskabet havde modtaget en Meddelelse fra et herværende Firma H. Chr. Hansen & Co. om, at dette Firma, saafremt det ikke indrømmedes samme i den kommende Kaalsæson at faa 100 Tons Kaal med hvert af Selskabets Skibe, vilde forsøge at faa „Scandialinien"s Dampskibe ind hertil for at laste Kaal til Amerika, og at Selskabet for om muligt at undgaa dette havde besluttet at tilbyde H. Chr. Hansen & Co. et Rum paa 70 Tons med hvert af dets Skibe, hvorved det haabede at kunne stille bemeldte Firma tilfreds, samt at Selskabet som Følge deraf ikke kunde tilstaa Indstævnte mere Plads end anført i Skrivelsen af 31te Oktober, men ikke tvivlede om. at Indstævnte vilde finde sig deri, da det antoges at være i hans egen Interesse, at man undgik Anløb her af Scandiaskibene. Det maa derhos ansees givet, at Thingvallaselskabet af ganske samme Grund ogsaa først overfor D'Hrr. Nord og Schrøder vægrede sig ved at medtage mere for dem end

henholdsvis 130 og 70 Tons, hvorefter det samlede Kvantum, hvis H. Chr. Hansen & Co. indgik paa kun at faa 70 Tons med, vilde blive 400 Tons.

Da Firmaet H. Chr. Hansen & Co. imidlertid ikke vilde nøjes med at faa mindre end 100 Tons Kaal med hvert af Thingvallaskibene, kom der ingen Aftale i Stand mellem det nævnte Firma og Thingvallaselskabet, og dette indgik da paa at medtage 150 Tons for Indstævnte — foruden 150 Tons for Hr. Nord og 100 Tons for Hr. Schrøder —, hvad der, uden at der oprettedes egentlige Kontrakter, fandt sit Udtryk i Stadfæstelsesskrivelser, og indeholdt disse for Indstævntes Vedkommende følgende: Thingvallaselskabets Skrivelse til Indstævnte af 11te November f. A., at Selskabet stadfæstede at have afsluttet Skibsrum med Indstævnte for 150 Tons Kaal med hver af dets Dampere, der maatte komme til at afgaa under Kaalsæsonen, til en Fragt af 30 Shill. in full pr. Ton fra København til New York, saa at Afskibningen begyndte med den første Damper i December 1895 og sluttede med den første Damper i Marts d. A., idet en senere Afskibning derhos forbeholdtes, og Indstævntes egen Skrivelse til Selskabet af 13de s. M., at han anerkendte at have afsluttet Fragt med Selskabet for 150 Tons Kaal i Kasser med hver af de i December, Januar og Februar eventuelt afgaaende to Dampere til en Fragt af 30 Shill. pr. Ton in full, saaledes at Indstævnte derhos skulde have Ret til efter senere Meddelelse ogsaa at afskibe i Marts, ligesom der tilføjedes en Udtalelse om Kaalens Anbringelse i Skibenes Rum. Stadfæstelsesskrivelserne for D'Hrr. Nords og Schrøders Vedkommende maa antages kun at have indeholdt væsentlig ganske tilsvarende Udtalelser.

Overensstemmende dermed afskibede Indstævnte og D'Hrr. Nord og Schrøder hver for sig med de to i December 1895 afgaaende Thingvalladampere hver Gang tilsammen ca. 400 Tons Kaal. — I Slutningen af December erfarede de, at Thingvallaselskabet overfor et hamborgsk-amerikansk Dampskibsselskab var gaaet ind paa med sine to i Januar d. A. afgaaende Dampere at medtage hver Gang 100 Tons Hvidkaal fra det ovennævnte Firma H. Chr. Hansen & Co. her, hvilke det ommeldte Selskab i Hamburg havde paataget sig at besørge afskibede for Firmaet. I den Anledning tilskreve Indstævnte og D'Hrr. Nord og Schrøder den 31te December f. A. under ét Thingvallaselskabet et Brev, hvori de under Henvisning til de af dem med Selskabet trufne Aftaler beklagede sig over, at Selskabet trods det dem givne Løfte om ikke med sine Skibe at medtage mere end 400 Tons Kaal hver Gang dog var gaaet ind paa at medtage de nys omtalte 100 Tons fra H. Chr. Hansen & Co. hver Gang i Januar, hvad der havde paaført dem, som havde sluttet Aftale med Selskabet og truffet deres Dispositioner i fuld Tillid til det paaberaabte Løfte, betydeligt Tab som Følge af derved indtraadt Prisstigning her og formentlig vilde medføre yderligen stort Tab paa Grund af et ved den forøgede Indførsel bevirket Prisfald i New York; de tilføjede derhos, at, medens de antoge, at Selskabet ikke kunde faa ændret Bestemmelsen om med det første Skib i Januar at medtage 100 Tons fra H. Chr. Hansen & Co., anmodede de Selskabet om ikke at medtage mere Kaal end som tidligere aftalt: 400 Tons med de følgende Dampere, idet de endnu bemærkede, at, hvis Selskabet absolut ønskede at medtage mere, vilde de, skøndt de fandt det meget uheldigt, være villige til selv at levere dette yderligere Kvantum, saa at Selskabet ikke led noget Tab. — Indstævnte og D'Hrr. Nord og Schrøder begave sig derhos — hvad der er

uomtvistet — i Forening en Dag i Begyndelsen af Januar d. A. ud i Thingvallaselskabets Kontor, hvor de forhandlede mundtlig med Forretningsføreren Schierbeck, men uden Resultat, og vil Indstævnte da bestemt have udtalt overfor denne, at der forelaa et Brud paa de med dem trufne Overenskomster, mod hvilket de protesterede, ligesom han vil have forbeholdt dem deres Ret til som Følge deraf at undlade oftere at afskibe Kaal og til at kræve Erstatning.

Det er dog givet, at saavel Indstævnte som de to andre Herrer afskibede tilsammen ca. 400 Tons Kaal med hver af de to i Januar d. A. afgaaede Thingvalladampere og ligeledes med den den 4de Februar d. A. afgaaede Damper, hvad der fra Indstævntes Side imidlertid kun skal være sket under hver Gang gjentagen Protest og Forbehold, — men, medens D'Hrr. Nord og Schrøder ogsaa afskibede deres ca. 250 Tons Kaal med den den 18de Febr. afgaaende Thingvalladamper „Norge", vægrede Indstævnte sig derimod derved, hvilket maa antages at være sket allerede den 4de Februar mundtlig, og, medens det af Selskabet er gjort gældende, at Indstævnte da som Grund kun angav, at hans Kaal var bleven hvid og derfor ikke egnede sig til Export, har Indstævnte derimod anført, at han som Grund strax angav, at han efter det fra Selskabets Side skete Brud paa Overenskomsten ikke ansaa sig pligtig dertil og ikke vilde gøre det, efterat han nu fra Amerika havde faaet Bekræftelse paa, at den ved Thingvallaselskabets Optræden muliggjorte forøgede Udførsel af Kaal herfra havde haft en meget uheldig Indflydelse paa Markedet i Amerika. — I Skrivelse af 11te Februar meddelte Selskabet i den Anledning Indstævnte, at det ikke paa saa fremrykket et Stadium var samme muligt at faa udfyldt det Rum i „Norge" for Skibets Rejse herfra den 18de s. M., der blev ledigt som Følge af, at han havde tilbagetrukket det Kvantum Kaal, som han i sit Brev af 13de November 1895 havde betinget sig at faa med, og at Selskabet maatte fordre 3500 Kr. betalt som Godtgørelse. — Den 13de s. M. besvarede Indstævnte den nævnte Skrivelse derhen, at han ikke fandt Anledning til at betale det forlangte Beløb, da Selskabet ved at afskibe 100 Tons Kaal mere med hver af Damperne i Januar end det Kvantum, der var aftalt ved Fragtafslutningen, selv havde brudt Grundlaget for Forholdet og derved medvirket til at paaføre Indstævnte et meget betydeligt Tab, og at han kun beklagede, at han ikke strax, da Selskabet saaledes brød Grundlaget, standsede med Afskibningen af Kaal med Selskabets Skibe.

Dampskibsselskabet „Thingvalla" anlagde derpaa nærværende Sag, hvorunder Selskabet, da det i Henhold til den trufne Aftale skulde have haft 30 Shill. pr. Ton i Fragt af de ikke afskibede 150 Tons Kaal eller 4500 Shill., ɔ: til en Kurs af 18,20 Kr. 4095, har paastaaet Firmaet P. Søht & Co. og dets ovennævnte Eneindehaver dømt til at betale dette Beløb, dog med Fradrag af 258 Kr. sparede i Omkostninger ved Indladning og Udlosning af de 150 Tons, og af 131 Kr. 31 Øre, der udgjorde Halvdelen af Fragten (262 Kr. 61 Øre) for 25 Tons af Indstævnte senere med „Norge" fragtede og den 18de Februar d. A. afskibede Sten, idet Selskabet har erklæret sig villigt til i Henhold til Sølovens § 130 at indrømme dette Fradrag, uanseet at „Norge" desuagtet afsejlede med et meget større tomt Lasterum, end de 150 Tons Kaal vilde have fyldt. Af det derefter fremkommende Restbeløb 3705 Kr. 69 Øre har Selskabet derhos fordret sig tillagt Renter

5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato den 7de April d. A., hvorhos det har gjort Krav paa skadesløse Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger.

Under Sagen er det vel af Thingvallaselskabet erkendt, at dets ovennævnte Forretningsfører under Forhandlingerne inden Fragtafslutningen i November f. A. dels med Indstævnte, dels med D'Hrr. Nord og Schrøder gentagende havde udtalt, at Selskabet ikke ønskede at medtage mere end 400 Tons Kaal med hvert Skib, og ikke bestridt, at han mulig herved har brugt Udtrykkene, at Selskabet ikke kunde eller vilde gøre dette — hvad der fra Selskabets Side ene skal have været begrundet i et fornuftigt Hensyn til Bestuvningsforholdene, og hvad Selskabet derfor ogsaa kun nødig fraveg i Januar d. A. af ganske andre Grunde —, men det er derimod bestemt bestridt, at han paa Selskabets Vegne havde forpligtet sig til, at der ikke skulde blive medtaget mere, eller udtalt sig saaledes, at det kunde opfattes som et Løfte i saa Henseende fra hans Side. Og, ligesom det nu er givet, at der intet findes i saa Henseende i Brevene om Fragtafslutningen, saaledes kan det modsatte ikke siges at være bevist ved det iøvrigt fremkomne eller dog bragt til en saadan Sandsynlighed, at Sagens Udfald, som af Indstævnte subsidiært paastaaet, kan blive at gøre afhængigt af nogen Ed af Forretningsføreren. Vel have nemlig D'Hrr. Nord og Schrøder — der have erklæret, at de ikke for deres Vedkommende ville rejse noget Krav overfor Thingvallaselskabet, og forsaavidt maa siges at være uinteresserede i Sagen — som Vidner udtalt, at det fra deres Side var en Forudsætning for og en Betingelse under Forhandlingerne om Fragtafslutningen, at Selskabet ikke maatte medtage hver Gang mere end ca. 400 Tons, og at dette maatte have staaet Forretningsføreren klart, men, da de have indrømmet, at de ikke udtrykkelig udtalte, at det skulde være en Betingelse, og at Forretningsføreren heller ikke positivt lovede det, ses der i Virkeligheden ikke at være fremkommet noget, som viser, at det maatte have været klart for Forretningsføreren, at de gik ud fra den omtalte Forudsætning som en bestemt Betingelse, selv om det maatte kunne antages at have været Tilfældet for deres eget Vedkommende. Der kan navnlig ej heller overfor Selskabets Benægtelse lægges nogen Vægt paa de to Vidners Udtalelse om, at de under den oven omtalte fælles Samtale med Forretningsføreren i Begyndelsen af Januar d. A. fik det Indtryk, at han i Virkeligheden erkendte, at Selskabet havde brudt den dem indrømmede Betingelse, da de dog have udsagt, at han ikke kom med nogen positiv Udtalelse deraf.

Idet Indstævntes Frifindelsespaastand allerede som Følge heraf ikke vil kunne tages til Følge, findes det ufornødent at komme ind paa, hvorvidt Indstævnte, naar han dog trods det paastaaede Brud afskibede Kaal med Selskabets Skibe begge de Gange i Januar, da der medtoges Kaal fra H. Chr. Hansen & Co., og fremdeles den 4de Februar, kunde være berettiget til som Følge af det paastaaede Brud at undlade at afskibe uden at betale Fragt den 18de Februar, da der aldeles ikke var Tale om at medtage Kaal fra andre.

Da Indstævnte derhos ikke har paavist nogen Hjemmel til uanset Sølovens § 130 at faa fradraget i det ham affordrede Beløb mere end Halvdelen af Fragten for de den 18de Febr. af ham afskibede Sten, vil han saaledes

blive at dømme efter den af Thingvallaselskabet nedlagte Paastand, dog at Sagens Omkostninger bestemmes til 80 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Firmaet P. Søht & Co. og dets eneste Indehaver: Hr. C. O. Søht bør til Sagsøgeren: Dampskibsselskabet „Thingvalla" betale de paastævnte 3705 Kr. 69 Øre med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 7de April d. A., til Betaling sker, og denne Sags Omkostninger med 80 Kr.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

34.

Kjendelse, afsagt af Sø- og Handelsretten i København den 2den Maj 1900.

Matros Jens Hansen
(Overretssagf. Lachmann)

mod

Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Reder for Dampskibsselskabet „Dannebrog"
(Høiesteretsadv. Halkier).

Under en Sag, der var anlagt af en Matros mod et Dampskibsrederi til Betaling af formentlig tilgodehavende Hyre m. m., blev Indstævntes Afvisningspaastand, grundet paa, at Stridsspørgsmaal mellem enkelte Redere og deres Mandskab ifølge en mellem Rederiforeningen og Matrosernes Fagforening sluttet Overenskomst skulde afgjøres ved Voldgift, forkastet, da der i et trykt Exemplar af de i nævnte Overenskomst vedtagne Regler, som ved Forhyring og Paamønstring af Søfolk, efter hvad der var Retten bekjendt, overleveres disse, ikke findes medtaget noget af de Punkter, der handler om Voldgift i Tilfælde af Stridigheder, ligesom der heller ikke under Proceduren var fremkommet nogetsomhelst om, at Sagsøgeren paa anden Maade ved Forhyringen var bekjendt med og havde underkastet sig nogen Voldgiftsbestemmelse.

Matros Jens Hansen, der — hvad der er givet — har været forhyret som saadan med det Dampskibsselskabet „Dannebrog" tilhørende Dampskib „Uranienborg", har under nærværende Sag anbragt, at han den 24de Januar d. A. skal uden Varsel være bleven bortvist fra det nævnte Skib, medens han kun kunde lovlig opsiges til Fratrædelse, naar Skibet efter næste Rejse var vendt tilbage hertil og udlosset, da han var forhyret efter Regler

vedtagne den 8de Juni 1899 af Dampskibsrederiforeningen, Sømændenes Fagforening af 1897 og Søfyrbødernes Forbund, hvilke Regler hjemlede Ret til den nævnte Opsigelse fra et Skib, der, som „Uranienborg", sejlede i almindelig Fragtfart paa England, og han har derfor efter Stævning til Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Reder for Dampskibsselskabet „Dannebrog" fordret sig tilkendt 52 Kr. i Hyre foruden et vist Vederlag for Kost og Logis m. m.

Det indstævnte Firma har, uden foreløbig at indlade sig paa Realiteten, under særskilt Procedure af Sagens Formalitet, paastaaet samme afvist fra Retten med Tillæg til sig af Kost og Tæring, idet Firmaet har gjort gældende, at Stridsspørgsmaal mellem enkelte Redere og deres Mandskab ifølge den Overenskomst, hvorved de oven omtalte, af Sagsøgeren paaberaabte Regler bleve vedtagne — hvilken Overenskomst Firmaet iøvrigt har angivet var af 9de Maj 1899 — ville være at afgøre ved Voldgift ifølge visse i Overenskomsten indeholdte Forskrifter, og har Firmaet til Oplysning derom fremlagt en Genpart af den nævnte Overenskomst.

Mod den saaledes fremsatte Afvisningspaastand har Sagsøgeren protesteret.

Efter hvad der er Retten bekendt, følges der for Tiden ved Søfolks Antagelse og Paamønstring den Regel, at Søfolkene med Hensyn til de særlige Forhyringsvilkaar henvises til et dem hver især ved Forhyringen og Paamønstringen overleveret trykt Exemplar af de oven omtalte, i 1899 vedtagne Regler, i hvilke trykte Exemplar der imidlertid ikke er medtaget noget af de Punkter i Overenskomsten, der handle om Voldgift i Tilfælde af Stridigheder. Og, da der nu ikke under Proceduren er fremkommet nogetsomhelst om, at Sagsøgeren paa anden Maade ved Forhyringen var bekendt med og underkastede sig nogen Voldgiftsbestemmelse, vil den nedlagte Afvisningspaastand ikke mod Sagsøgerens Protest kunne tages til Følge, uden at der er Grund til at komme ind paa den Tvist, der under Proceduren er rejst om Overenskomstens Voldgiftsbestemmelses Forstaaelse, hvorom et Par af selve Deltagerne i Overenskomsten have udtalt sig i forskellig Retning.

Der vil være at bevilge den af det indstævnte Firma for dette Tilfælde begærte Udsættelse for at give Tilsvar i Realiteten, dog kun i 8 Dage.

Thi eragtes:

Den nedlagte Afvisningspaastand kan ikke tages til Følge.

Der bevilges det indstævnte Firma Anstand til Onsdag den 9de Maj d. A. for at give Tilsvar i Realiteten.

35.

Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i København den 9de Maj 1900.

Købmand Carl Jensen i Roskilde som korresponderende Reder for Skonnerten „Ora & Labora“
(Høiesteretssagf. Asmussen)

mod

Agent M. Christiansen i Rønne som korresponderende Reder for Briggen „Bornholm“
(Høiesteretssagf. Arntzen).

Under en østlig Storm 19de Oktober 1898, da en Skonnert og en Brig laa til Ankers vest for Øen Inch Keith, sprang om Morgenen Kl. 2 Briggens Styrbords Ankerkjæde samtidig med Rorkjæden og en Blok m. m., hvorved Briggen kom i Drift og ved den østlige Storm drev ned paa Skonnerten, tørnede mod den og tilføjede den betydelig Skade. Under den af Skonnertens Rederi mod Briggens Rederi til Betaling af denne Skade anlagte Sag blev sidstnævnte dømt, idet Retten statuerede, at Grunden til, at Briggen kom i Drift, maatte antages at hidrøre fra, dels at Briggens Ankerkjæder ikke forinden vare stukne paa Tamp, dels at de m. m. maaske ikke havde været tilstrækkelig stærke, hvorhos det ikke kunde antages, at det vilde have hjulpet til at forhindre eller formindske Sammenstødet eller dets Følger, om Skonnerten, der havde begge sine Ankerkjæder paa Tamp, havde lagt sit Ror i Borde eller havde gjort sine Braser los.

Da den i Roskilde hjemmehørende Skonnert „Ora & Labora“, opmaalt til 86,14 Nettoregistertons og ført af Kaptajn Willumsen, i Oktober 1898 paa Rejse fra Halmstad til Charlestown ved „Firth of Forth“, den 14de s. M. forgæves ved Methil havde afventet Lods, gik den samme Dag paa Grund af haardt Vejr til Ankers under Øen Inch Keith i Vest for samme paa 6 Favne Vand og blev de følgende Dage, da det vedblivende var tildels endog tiltagende stærk Storm af Øst, liggende til Ankers samme Sted, saaledes at Skonnerten fra den 15de Oktober havde 30

Favne Kæde ude paa Styrbords og 70 Favne paa Bagbords Anker og den 17de s. M. yderligere stak begge Kæderne paa Tamp, nemlig 45 Favne paa Styrbords og 70 Favne paa Bagbords Anker.

Den 18de Oktober 1898 kom Briggen „Bornholm“ af Rønne, opmaalt til 207,30 Registertons, ført af Kaptajn L. M. Jensen og da paa Rejse til Newcastle med en Ladning Planker, ind paa „Firth of Forth“, idet den havde holdt af for det haarde Vejr og vilde søge Ankerplads, og Kl. 1 Eftermiddag ankrede den saa paa 6 Favne Vand i Vest for Inch Keith med 80 Favne Kæde paa Styrbords og 35 Favne paa Bagbords Anker. Den havde forinden Ankringen som Følge af Braadsø taget nogen Skade (mistet Storbaad m. m. og nogen Dækslast samt faaet et Stykke af Styrbords Lønning slaaet ind og nogle Sejl beskadigede).

Der laa, efter hvad der er opgivet, da ogsaa flere andre Fartøjer til Ankers i Vest for Inch Keith. „Bornholm“ laa i alt Fald lidt nærmere ved Øen end „Ora & Labora“ (ɔ: lidt længere mod Øst). Begge Skibene havde deres Lanterner tændte fra om Aftenen.

Den 19de Oktober Kl. ca. 2 Morgen sprang pludselig den Styrbords Ankerkæde paa „Bornholm“, ligesom Rorkæden og en Blok m. m. sprang omtrent samtidig, og kom Briggen som Følge deraf i Drift og drev for den østlige Storm og Strøm ned paa „Ora & Labora“, saaledes at den først med sin Agterdel tørnede mod dette Skibs Spryd og Bov og knækkede dem samt Skonnertens Støtter, Skanseklædning og Topsejlsrær m. m. samt derpaa med sin Bov ramte Skonnertens Agterskib og knuste en Del deraf og afrev dens halve Agterspejl. Først derefter lykkedes det at faa „Bornholm“s Reserveanker ud og dens Bagbordskæde paa Tamp samt Skibet standset. Det havde selv ved Sammenstødet faaet nogen Skade paa Styrbords Laaring og Bov, men var dog ligesom „Ora & Labora“ tæt.

Opad Dagen blev Vejret noget bedre, og „Bornholm“ fortsatte saa sin Rejse, medens „Ora & Labora“ først styrede ind til Granton, hvor den af Strømmen blev sat ind paa Pieren, saa at den, uden dog at have taget yderligere Skade, maatte indbugseres i Havnen, hvorved dens Kabeltrosse sprang. Fra Granton blev den dernæst et Par Dage efter bugseret til Charlestown, hvor den lossede, og derpaa til Alloa, hvor de Skibet tilføjede Beskadigelser bleve reparerede.

Under nærværende Sag har nu Købmand Carl Jensen i Roskilde som korresponderende Reder for „Ora & Labora“ søgt Indstævnte: Agent M. Christiansen i Rønne som korresponderende Reder for „Bornholm“ ved Sø- og Handelsretten som vedtaget Værnething til under Tvang af Exekution i sidstnævnte Skib med Fragt at betale 3225 Kr. 52 Øre med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato den 19de August 1899 foruden Sagsomkostninger, nemlig Lstrl. 147. 5. 3. eller til Kurs 18,20 Kr. 2680,18 for Reparation af de „Ora & Labora“ tilføjede Beskadigelser og Tab og 545 Kr. 34 Øre i Godtgørelse for Hyre og Kost eller Liggedage samt Smaaudgifter.

Indstævnte har under Opgivende af, at der var blevet tilføjet „Bornholm“ Beskadigelser, der tilligemed Smaaudgifter vare løbne op til 228 Kr. 63 Øre, efter udtagen Kontrastævning af 25de August f. A. paastaaet sig hos Sagsøgeren tilkendt disse 228 Kr. 63 Øre med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 25de August f. A. foruden Sagsomkostninger.

Begge Parter have derhos hver for sig paastaaet sig frifundne for Modpartens Tiltale, subsidiært Skaderne m. m. delt, og er det fra „Bornholm“s Side særlig gjort gældende, dels at det skyldtes en uimodstaaelig Naturmagt, for hvilken Skibet ikke kunde gøres ansvarligt, at Skibet kom i Drift, dels at „Ora & Labora“ havde kunnet undgaa eller dog formindske Beskadigelserne ved, saa snart „Bornholm“ kom i Drift, hvad strax burde været iagttaget, at træffe forskellige Foranstaltninger, navnlig lægge sit Ror i Borde og kaste sine Braser los.

Efter hvad der foreligger, kan det dog ikke antages, at Vejret har været saa overvældende, at „Bornholm“ maa siges at være ansvarsfrit, fordi det kom i Drift, men maa det, naar henses til, at baade „Ora & Labora“, og det endog trods Paadriften, og flere andre Skibe ved Inch Keith bleve liggende fast, antages at hidrøre fra, dels at „Bornholm“s Ankerkæder ikke forinden vare stukne paa Tamp, dels at de m. m. maaske ikke have været tilstrækkelig stærke.

Uden at der findes Grund til at komme nærmere ind paa Enkelthederne, der for begge Skibes Vedkommende ikke ere fuldt ud oplyste, kan det derhos ikke statueres, at det vilde have hjulpet til at forhindre eller formindske Sammenstødet eller dets Følger, om „Ora & Labora“, der, som omtalt, havde begge sine Ankerkæder paa Tamp, havde lagt sit Ror i Borde eller havde gjort sine Braser los.

Idet hele Ansvaret derfor findes at maatte lægges paa „Bornholm“, vil dette Skib have at godtgøre „Ora & Labora“ Udgifterne til dets Reparation, dog at der fra det i saa Henseende opgivne Beløb af Lstrl. 147. 5. 3., der rigtig udregnet kun udgjorde Lstrl. 147. 4. 3., vil være at fradrage Havneudgiften for Granton Lstrl. 0. 7. 2. og Udgiften til den der sprængte Trosses Erstatning: Lstrl. 6. 19. 6., da der ikke ses at have været fyldestgørende Grund for Skibet til at gaa ind til Granton, saa at Beløbet bliver at nedsætte til Lstrl. 139. 17. 7. eller (à 18,20) Kr. 2545,64. „Bornholm“ vil derhos have at godtgøre „Ora & Labora“ for 24 Liggedage m. m. de fordrede 545 Kr. 34 Øre, da Beløbet rigtig udregnet endog vilde have udgjort mere og da det maa blive uden Betydning efter Omstændighederne, at det oprindelig var udregnet paa en mindre rigtig Maade.

Altsaa vil der blive at tilkende Sagsøgeren under den paastaaede Exekutionstvang 3090 Kr. 98 Øre med Renter som paastaaet samt derhos 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Under Tvang af Exekution i Briggen „Bornholm“ med Fragt for den paagældende Rejse bør dens korresponderende Reder: Indstævnte Agent M. Christiansen i Rønne til Sagsøgeren: Købmand Carl Jensen i Roskilde som korresponderende Reder for Skonnerten „Ora & Labora“ betale 3090 Kr. 98 Øre med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 19de August 1899, til Betaling sker, og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

36.

Norges Høiesterets Votering og Kjendelse af 18de April 1900

i Straffesag mod: Hans Peter Berg m. fl.

Nogle Fiskere var sat under Tiltale til Fældelse efter Sjøfartslovens § 303, 2det Stykke, for Ulydighed mod Skøitens Fører. Ved Meddomsrettens Dom var Tiltalte frifundne, idet Retten fandt, at Vedkommendes Forhold ikke kunde betragtes som et Hyreforhold, der faldt ind under Sjøfartsloven. Høiesteret kom imidlertid til det modsatte Resultat, idet Forholdet vistnok var saa, at Fiskerne efter Kontrakten var interesserede i Expeditionens Resultat, idet Godtgjørelsen for deres Arbeide var ansat til en vis Andel i Udbyttet, men efter Høiesterets Mening berettigede dette ikke til den Opfatning, at Kontrakten alene skulde være en Interessentskabskontrakt. Forholdet maatte opfattes som en Hyrekontrakt med en eiendommelig Fastsættelse af Hyren, og Sjøfartslovens Bestemmelser maatte ansees anvendelige paa den.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *H. Scheel:* Ved Tiltalebeslutning udfærdiget af Statsadvokaten i Tromsø og Finmarkens Lagsogne den 15de Juni 1899, blev 1) Hans Peter Berg, 2) Kristian Borgen Mathias Olsen, 3) Jonas Pareli Martiniussen, 4) Abel Mørk Abelsen, 5) Julius Olai Hansen og 6) Hilmar Olai Hansen satte under Tiltale til Fældelse efter Sjøfartslovens § 303, 2det Led for udenfor Baadsfjord i Finmarken ombord paa Skøite „Lisa“, Fører Mikael Martin Monsen, at have negtet Skibsføreren skyldig Lydighed ved at negte at arbeide, No. 1 fra 28de Mai 1899, No. 2 fra Begyndelsen af Juni s. A. og de øvrige fra 4de Juni s. A., samtlige til 8de Juni 1899.

Ved Dom, afsagt den 1ste Juli 1899 af Meddomsret i Vardø, administreret af den konstituerede Sorenskriver, blev de Tiltalte frifundne samt tilstaaet en Erstatning af 100 Kr. hver i Anledning af udholdt Varetægtsarrest fra 10de til 30te Juni.

Ved Ankeerklæring af 28de Juli næstefter har vedkommende Statsadvokat paaanket Dommen til Høiesteret, fordi Meddomsretten ikke har fundet de Tilt.s Forhold strafbart efter Sjølovens § 298, ligesom der ogsaa ankes over, at der er tilstaaet de Tilt. Erstatning for Varetægtsfængsel.

Anken er af Kjæremaalsudvalget henvist til Prøvelse i Høiesteret.

Meddomsretten anfører, at da Tiltalen kun omfatter de Tilt.s Forhold under Opholdet i Baadsfjord, hvor de laa paa sit Fiskeri, finder Retten det ikke nødvendigt at indlade sig paa det Spørgs-

maal, hvorvidt Tilt.s eventuelle Ulydighedsforhold under Seiladsen vilde have kunnet henføres under Sjøfartsloven.

Retten har heller ikke gaaet nærmere ind paa det Spørgsmaal, hvorvidt de Tilt. under Fisket i Baadsfjord har udvist saadan Ulydighed som i Tiltalebeslutningen anført. Retten antager nemlig, at selv om saa var Tilfældet, vilde Forholdet ikke kunne henføres under Sjøfartsloven.

Retten er kommen til dette Resultat paa Grund af sin Opfatning af den Kontrakt, der var oprettet mellem Reder, Skipper og Mandskab, hvoriblandt de Tilt., før Expeditionens Paabegyndelse. Denne Kontrakt, der er oprettet den 18de April 1899, er overskrevet „Hyrekontrakt“ og lyder saaledes:

„Vi Undertegnede forhyrer os som Fiskere med Bankskøite „Lisa“, tilhørende Hr. Sigfrid Hoel i Aalesund, og føres for Tiden af Hr. Mikael Monsen, paa følgende Betingelser:

1. Fartøiet afseiler hurtigst muligt til Finmarken for at drive Fiske, og hvortil Eieren udruster det med Salt samt øvrige Tilbehør til Fiskets Drift.
2. Agn og Proviant forskudteres og fordeles senere paa hver især, hvorimod Ender og Bøier holdes af Fartøiet.
3. Besætningen bestaar af 9 Mand, hvoraf 7 Fiskere, der erholder hver sin Lod, efterat en Trediedel af Fangsten er fratrukket for Fartøiet, 1 Kjendtmand og 1 Kok, der erholder i Kjendtmandshyre 6 — sex — Kroner pr. Uge og betales af fælles, og Kokkehyre 8 — otte — Kroner pr. Uge, der betales af Mandskabet. Desuden erholder Kjendtmanden som Flækker 14 Kroner Ugen og Kokken som Salter 4 Kroner Ugen, der betales af Fartøiet alene.
4. Den erholdte Fangst forbinder vi os til at sælge og levere ombord i Fartøiet efter de til enhver Tid gjældende Priser, og det endelige Opgjør sker efter Tilbagekomsten til Aalesund, hvortil vi forbinde os at følge og levere Fartøiet tilbage.
5. Ovenstaaende vedtages af begge Parter og underskrives.“

Kontrakten er underskrevet:

Som Reder: S. Hoel.

Som Kjendtmand og Flækker: Mikael Monsen.

Som Kok og Salter: Johan Sørensen.

De øvrige, hvoriblandt de Tilt., har underskrevet „som Lodmænd“.

I Meddomsrettens Præmisser anføres angaaende denne Kontrakt følgende:

„Med Hensyn til den producerede „Hyre-Kontrakt“ bemærkes, at den kun har Navn tilfælles med de Hyrekontrakter, der i Henhold til Sjøfartsloven skal oprettes mellem Skipper og Mandskab. Ifølge samme Kontrakt maa Retten gaa ud fra, at de 6 Tiltalte kun har hyret sig som Fiskere, ikke som egentlige Matroser med „Lisa“, hvilket Fartøis egentlige Bestemmelse antages at være den, at det skulde være det Sted, hvor Fiskerne havde sit Logis under Driften, og hvorfra de drev sin Fiskefangst. Efter Kontrakten, hvor Mikael Monsen er opført som Kjendtmand og Flækker, finder man det ikke begrundet, at Monsen har søgt at indtage en Skibsførers Stilling, og aldeles ikke, at han har villet være være Formand under Fiskerierne. Det Forhold, hvori Monsen staar til Fiskerne og Rederen, er dette, at disse i Fællesskab har leiet ham til at seile Skuden, hvorfor han da ogsaa har sin faste Løn, der udredes med en Andel af Fiskerne og en Andel af Rederiet.“

Paa Grund af den her udtalte Opfatning finder Retten, at det var Fiskernes Ret at bestemme, hvor Skøiten i Tilfælde skulde seiles hen og at bestemme, naar og hvorledes Fisket skulde drives.

Naar Meddomsretten her udtaler, at Forholdet mellem Parterne er dette, at Fiskerne og Rederen i Fællesskab har leiet Monsen til at seile Skuden, gaar jeg ud fra, at dette er saaledes at forstaa, at Retten finder, at den før omtalte Hyrekontrakt rettelig bør opfattes paa denne Maade. Der er intet, som tyder paa, at det er paa Grund af andre faktiske Forhold end Hyrekontraktens Indhold, at Retten er kommen til dette Resultat. Tvertimod bestyrkes den Forstaaelse af Meddomsretsdommen, som jeg her gaar ud fra, ogsaa ved de Oplysninger, der er fremkommet under en Bevisoptagelse, der har fundet Sted den 19de Februar 1900 i Anledning af Paaanken til Høiesteret, og hvorunder Monsen samt Rederen er afhørte. Disse Vidner har her forklaret, at Monsen af Rederen blev antaget som Skudens Skipper og efter Rederens Ordre reiste til Kristiansund for at hyre Fiskere, hvilket han da ogsaa gjorde.

Det er ogsaa, efter hvad der i Hyrekontraktens Indledning er anført om, at Fartøiet for Tiden føres af Mikael Monsen, ganske uantageligt, at Meddomsretten skulde være gaaet ud fra, at det faktiske Forhold var det, at det var Fiskerne, som i Forening med Rederiet havde leiet Monsen til at forrette som

Skipper i deres Tjeneste. Men er min Opfatning af den citerede Udtalelse i Meddomsretsdommen rigtig, maa Høiesteret være kompetent til at bedømme, hvorvidt Hyrekontrakten berettiger til den Forstaaelse af Forholdet mellem Parterne, som Meddomsretten har lagt til Grund, og jeg kan med Hensyn til dette Spørgsmaal ikke være enig med Meddomsretten.

Det er vistnok saa, at efter denne Kontrakt er Fiskerne interesserede i Expeditionens Resultat, idet Godtgjørelsen for deres Arbeide er ansat til en vis Andel af Udbyttet med visse Fradrag. Men herved er efter min Mening ikke den Opfatning berettiget, at Kontrakten egentlig er en Interessentskabskontrakt eller en Kontrakt, hvorefter Fiskerne ved Siden af Rederiet er Hovedmænd, medens Føreren alene er ansat i deres Tjeneste. Forholdet er alene det, at deres Løn af Rederiet er ansat i Forhold til Fangstudbyttet, saaledes som det, saavidt vides, er sædvanligt ogsaa ved Udrustning af større Fartøier, som driver Fangst paa Ishavet. Forskjellige af de Udtryk, som er benyttet i „Hyrekontrakten", tyder ogsaa bestemt paa, at det virkelig er en Hyrekontrakt, som foreligger. Jeg skal saaledes nævne Overskriften, samt at det i Indledningen siges, at „vi Undertegnede forhyrer os", ligesom det strax nedenfor anføres, at Fartøiet „føres for Tiden af Hr. Mikael Monsen". At Monsen i sin Underskrift har kaldt sig Kjendtmand og Flækker, kan jeg ligeoverfor dette ikke lægge nogen væsentlig Vægt paa. At Hyrekontrakten ikke er oprettet overensstemmende med den i Henhold til Sjøfartslovens § 71 foreskrevne Formular, kan jeg ikke tillægge nogen Betydning, da denne Bestemmelse, som det tydelig fremgaar af Lovens § 70, ikke gjælder uden ved Forhyring af Mandskaber til saadan Fart, for hvilken Patent eller Sjøfartsbog udkræves, det vil sige udenrigs Fart. Og at Sjøfartslovens Bestemmelser ligesaavel er anvendelige paa Fartøier, der driver Fiskeri som paa Fartøier, der gaar i Fragtfart eller anden dermed ligestillet Fart, mener jeg til Overflod fremgaar af § 1 i Lov om Skibsmandskabers Mønstring m. v. af 29de Juni 1888. Til Støtte for min Opfatning skal jeg ogsaa henvise til Høiesteretsdomme i Retstid. for 1874, S. 518 samt for 1870, S. 619 og 705, ved hvilke sidste Domme det er afgjort, at det med Hensyn til Anvendelsen af Sjøfartslovens Straffebestemmelser er ligegyldigt, om Angjældende har forhyret sig til Forrettelse af sædvanligt Skibsarbeide eller af andet Arbeide ombord.

Da det saaledes efter min Mening er i Henhold til en feilagtig Retsopfatning, at de Tilt. er frifundne, og der ikke foreligger nogen Afgjørelse af det faktiske Forhold, hvorpaa en fældende Dom kan bygges, maa jeg votere for Meddomsretsdommens Ophævelse.

Konklusion:

Meddomsrettens Dom og den til Grund for samme liggende Hovedforhandling ophæves, fordi Retten urigtig er gaaet ud fra, at det i „Hyrekontrakt“ af 18de April 1899 omhandlede Forhold ikke kan henføres under Sjøfartslovens Bestemmelser.

Aktor og Forsvarer for Høiesteret, Overretssagfører Ollendorff og Advokat Klingenberg, tillægges i Salarium Førstnævnte 80 — otteti — og Sidstnævnte 50 — femti — Kroner, hvilke Beløb — tilligemed det Forsvareren ved Bevisoptagelsen i Aalesund den 19de Februar 1900 tilkommende Salarium — udredes af Statskassen.

Assessor *Roll:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

De extraord. Assessorer, Exped.sekretær *Bull,* Adv. *Mejdell,* Byretsassessor *Prydz,* Generalauditør *Broch* og Assessor *V. Scheel:* Ligesaa.

Høiesterets Kjendelse blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 11	Aargang I	1900

37.

Norges Høiesterets Votering og Dom af 6te April 1900

i Sagen: Dampskibsselskabet „Veritas“
(Advokat Arndt Schiander)

mod

Kaptein P. Andersen
(Advokat Keyser Jordan).

Ved sin Hyrekontrakt med et Skibsaktieselskab betingede Føreren sig 3 Maaneders Opsigelse samt Udbetaling af sine Aktiers fulde Paalydende med Fradrag af 5 pCt. per Aar i Forringelse, hvorhos han forbeholdt sig sin fulde Hyre udbetalt, indtil han havde faaet fuld Betaling som ovenfor. Striden dreiede sig væsentlig om, hvorvidt de fremhævede Ord maatte antages tillige at henvise til en senere Klausul i Hyrekontrakten, hvorefter den Del af mulige Afbetalinger paa optagne Laan, som maatte falde paa Førerens Aktier, skulde lægges til disses Værdi. Høiesteret besvarede dette Spørgsmaal bekræftende.

Assessor *V. Scheel:* Ved Tvedestrand faste Sjørets Dom af 3die Marts 1899 blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Dampskibsselskabet „Veritas“, bør til Citanten, P. Andersen, betale den paasøgte Hyre, 1500 — femten Hundrede — Kroner med 4 — fire — pCt. aarlig Rente fra 29de Marts 1898 til Betaling sker samt i Sagens Omkostninger 400 — fire Hundrede — Kroner.“

Denne Dom er af Dampskibsselskabet „Veritas“ paaanket til Høiesteret, hvor Appell. har nedlagt saadan Paastand:

At Dampskibsselskabet „Veritas“ frifindes for Indst. Kapt. P. Andersens Tiltale i Sagen og hos ham tilkjendes Processens Omkostninger for begge Retter.

Indst. har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og sig hos Appell. tilkjendt Omkostninger for Høiesteret.

Sagens faktiske Grundlag er følgende:

Under 3die Januar 1891 sluttedes der mellem Aktieselskabet „Veritas“ og Indst., Kapt. P. Andersen, en Overenskomst, hvorefter Andersen tegnede sig som Aktiehaver i et under Bygning værende Dampskib „Veritas“ for 18 Aktier à Kr. 1250,00 pr. Aktie, altsaa ialt Kr. 22500,00. Andersen antoges derhos som Fører med en aarlig Gage af Kr. 3600,00 samt Kosthold etc. som almindeligt. Overenskomsten indeholder dernæst følgende Bestemmelser: „At saafremt Førerrettigheden skulde blive mig frataget, forbeholder jeg mig i alle Tilfælde tre Maaneders Opsigelse, samt at Rederiet forbinder sig til at udbetale mig mine Aktiers fulde Paalydende med Fradrag af 5 pCt. pr. Aar i Forringelse.

At min fulde Hyre, Kr. 3600,00, aarlig udbetales mig, indtil jeg har modtaget fuld Betaling som ovenfor anført for mine Aktier.

At jeg, saafremt jeg saaledes maatte ønske det, kan lade mine Aktier blive staaende i Dampskibet, om jeg end maatte fratræde som Fører.

At i Tilfælde Aftrædelse som Fører og min Udløsning af Rederiet bliver, saafremt Laan optages paa Dampskibet for resterende Aktiekapital, den paa mine Aktier faldende Afbetaling paa dette Laan at tillægge mine Aktiers Værdi med samme Afdrag for Forringelse.“

Der blev ialt tegnet 79 Aktier, medens Selskabet var grundet paa 100 Aktier, altsaa en Aktiekapital af ialt 125000 Kr. Det er derhos oplyst, at Selskabet strax efter dets Stiftelse optog et Laan paa 28000 Kr. Dampskibet „Veritas“ kom forøvrigt paa en Sum af Kr. 134889,30. Andersen tiltraadte derefter som Kaptein og vedblev som saadan, indtil han efter at være opsagt i Juni 1897 fratraadte i Norrköping den 9de Oktbr. s. A. Han forlangte da udbetalt sine 18 Aktiers Paalydende tilligemed forholdsmæssig Andel i Afdrag paa Laanet, d. v. s. $^{18}/_{79}$ Parter af 11000 Kr., hvilket sidste Beløb nemlig var afbetalt paa Laanet, men med Fradrag af 5 pCt. for Forringelse, og han opgjorde en Beregning, hvorefter han mente at skulle

have for sine Aktier Kr. 17983,10. Selskabet vilde ikke betale dette Beløb, men tilbød ham i Telegram af 9de Oktober 1897 1) kontant Kr. 12475,00 mod Udlevering af 13 Aktiebreve, 2) Udbetaling af yderligere Kr. 2825,00 mod Garanti fra Andersen for Tilfælde af Tilbagebetaling efter Dom og 3) Bankdepositum for resterende Tilkommende efter Domstolenes Afgjørelse. Men dette Tilbud afviste Andersen; han optog Protest mod, at han blev sat ud af sin Førerstilling og reiste hjem her til Landet (til Asker). I Telegram af 15de Oktober gjorde Selskabet ham et fornyet Tilbud, hvori det bl. a. anføres: „Vort Udbetalingstelegram Lørdag (9de Oktober) bevislig modtaget frigjør for Hyre“. Hertil svarer Andersen den 16de Oktober, at fuld Betaling for Aktierne ønskes snarest muligt i Kristiania hos Overretssagf. Ihlen. Denne, til hvem Andersen henvendte sig, opgjorde derpaa under 16de Oktober en Beregning, hvorefter Andersens Tilkommende for de 18 Aktier skulde andrage til Kr. 16879,27, — „alt,“ heder det videre, „under Forudsætning af, at der ikke er afbetalt yderligere end de 11000 Kr. paa Skibets Gjæld, og at der ikke i Kasse er Midler, Kontanter eller Reservefond, til yderligere Afbetaling; skulde dette være Tilfældet (hvad jeg tør bede oplyst) forbeholdes Hr. Andersens Ret ogsaa hertil. Reløbet bedes stillet til Disposition for mig i Kristiania mod Udlevering af Aktierne med paaført Transport. Jeg skal tilføie, at ifølge Kontrakten bliver Hr. Andersens fulde Hyre, Kr. 3600,00 aarlig, at udbetale ham, indtil han har modtaget fuld Betaling (som i Kontrakten anført) for sine Aktier.“ Dette Forslag fra Ihlen gik Brødrene Thorvildsen, der var Selskabets Disponenter, ikke ind paa, og der blev nu ført Forhandlinger mellem Parterne ved deres Sagførere om Ordning af Forholdet. Herunder sees navnlig begge Parters Sagførere den 20de Oktober at være komne overens om — under Forudsætning af Parternes Samtykke — at ordne Sagen saaledes, at der kontant udbetaltes til Andersen Kr. 12475,00, og at Differancen mellem dette Beløb og de i Ihlens ovenanførte Skrivelse nævnte Kr. 16879,27 — hvilken Differance altsaa udgjør Kr. 4404,27 — skulde indsættes i Bank paa 3 Maaneders Opsigelse til Sagførernes fælles Disposition; herved var det forudsat, at Andersens Hyre foreløbig og fra samme Dag skulde ophøre at løbe. Men denne Ordning vilde Thorvildsen ikke gaa ind paa, idet han bl. a. anførte, at han ikke vilde vedtage et deri indeholdt Forslag om, at i Tilfælde af Proces skulde denne føres ved Christiania Byret.

Der førtes imidlertid vedblivende Forhandlinger, hvorunder Thorvildsen stadig gjorde Forbehold med Hensyn til de anførte Kr. 2825,00 og fordrede Garanti for disse. Den 2den November 1897 frafaldt dog Thorvildsens Sagfører, Adv. Jørgen Smith, i Skrivelse til Andersens Sagfører, Ihlen, Fordringen paa Garanti, og Ihlen tilbyder derefter i Skrivelse til Thorvildsens Advokat af 3die November at udlevere Andersens Aktier mod kontant Betaling af Kr. 16879,27 ÷ Hyre fra 9de Oktober 1897, men med Fradrag i Hyren af et nærmere omhandlet Beløb, Kr. 182,24. Som Svar paa dette Brev fik Andersen en Skrivelse fra Thorvildsen, hvori denne fremsatte et Tilbud om „som endelig Afgjørelse af Udløsning og Udlevering af 18 Aktier at betale Kr. 15300,00, selvfølgelig med Bortfalden af Krav paa Hyre fra 9de Oktober. Dette mod Vedtagelse af Kaptein P. Andersen imorgen“. Dette Tilbud fandt Andersen ikke at kunne gaa ind paa og affordrede under 25de November 1897 Brødrene Thorvildsen Hyren for Maaneden 9/10—9/11 300 Kr. med Fradrag af det nævnte Beløb Kr. 182,24.

Hermed standsede Forhandlingerne, hvorefter Andersen under 26de Marts 1898 udtog Sjøretsstævning mod Aktieselskabet „Veritas“ og nedlagde ved Tvedestrands Sjøret Paastand om Betaling af Hyre fra 9de Oktober 1897 til 9de Marts 1898 med 1500 Kr. tilligemed lovlige Renter og Omkostninger.

Fra „Veritas“s Side blev der kontrastævnt for Sjøretten. Kontrasøgsmaalet blev imidlertid afvist ved Sjørettens Eragtning af 24de August 1898, hvilken Eragtning ikke er paaanket. Som det vil fremgaa af Foranstaaende, har Andersen stadig opstillet Kr. 16879,27 som det Beløb, han mener at tilkomme i Udløsning af sine Aktier. Dette Beløb udkommer paa den Maade, at han først opfører Beløbet af 18 Aktier à Kr. 1250,00, hvilket gjør Kr. 22500,00; dernæst opfører han som sin Andel af skeet Afbetaling, Kr. 11000,00, paa Skibets Gjæld, beregnet til Kr. 139,24 pr. Aktie, hvilket for 18 Aktier gjør Kr. 2506,32, tilsammen Kr. 25006,32, og herfra trækker han da 5 pCt. Forringelse i $6^1/_2$ Aar = 32,5 pCt., hvilket gjør Kr. 8127,05, hvorefter udkommer de omhandlede Kr. 16879,27. Som det af det Anførte vil sees, havde Kaptein Andersen selv faaet ud et større Beløb. Dette kom deraf, at han beregnede Forringelse med 5 pCt. noget anderledes, uden at jeg behøver nærmere at gjøre Rede herfor.

Rederiet har, som det ligeledes vil erfares, stadig holdt paa Beløbet Kr. 15300,00 som Udløsningssum. Dette Beløb ud-

kommer efter saadan Beregning, at fra Aktiernes Paalydende Kr. 22500,00 trækkes Forringelse for Tiden 1ste April 1891—9de Oktober 1897 eller i ca. $6^1/_2$ Aar à 5 pCt., hvilket gjør Kr. 7312,50, Rest Kr. 15187,50, hvorefter Rederiet har opført Kr. 15300,00. Naar Rederiet forøvrigt af disse 15300 Kr. ikke vilde udbetale kontant mere end Kr. 12475,00, men gjorde Forbehold om Tilbagebetaling — fra først af under Paastand tillige om Garanti — af et Beløb, stort Kr. 2825,00, saa skrev dette sig fra, at Thorvildsen sees at have ment, at de 5 pCt. Forringelse skulde beregnes ikke af Aktiernes Paalydende, men af Skibets Kostende. Som anført var dette Kr. 134889,30; 5 pCt. deraf i $6^1/_2$ Aar bliver vel $32^1/_2$ pCt., hvilket gjør omtrent 44000 Kr.; $^{18}/_{79}$ Parter deraf bliver efter Appell.s Beregning Kr. 10050,00, og naar dette Beløb trækkes fra de omhandlede Kr. 22500,00, udkommer Kr. 12450,00, hvilket paa 25 Kr. nær svarer til de Kr. 12475,00, som Thorvildsen vilde indbetale kontant, medens Kr. 2825,00 er det Beløb, hvorfor han, som jeg ovenfor har nævnt, fra først af vilde have Garanti. Her for Høiesteret er forøvrigt Parterne enige om, at de 5 pCt. Forringelse er at beregne ikke af Skibets Kostende, men af Aktiernes Paalydende, og forsaavidt foreligger der altsaa ikke nogen Strid her.

Det andet Punkt, hvorom der har været Uenighed, det, hvorom Tvisten i Høiesteret væsentlig dreier sig, og hvorpaa Afgjørelsen vil bero, er derimod, hvorledes den i Kontrakten af 3die Januar 1891 indeholdte Bestemmelse om Førerlønnen er at forstaa. Jeg sigter hermed til følgende Passus i Kontrakten: „At min fulde Hyre, 3600 Kr. aarlig, udbetales mig (ɔ: Andersen), indtil jeg har modtaget fuld Betaling som ovenfor anført for mine Aktier," en Bestemmelse, som jeg senere vil betegne som Hyreklausulen.

Appell. gjør gjældende, at denne Klausul kun gjælder Bestemmelsen umiddelbart foran om, at „Rederiet forbinder sig til at udbetale mig mine Aktiers fulde Paalydende med Fradrag af 5 pCt. pr. Aktie i Forringelse," en Bestemmelse, som under Proceduren er betegnet som første Post, men at Klausulen ikke tillige har Anvendelse paa den i Kontraktens sidste Punktum indeholdte Bestemmelse om, at Afbetalinger paa Laan skulde tillægges Aktiernes Værdi med samme Afdrag for Forringelse, — en Post, som under Proceduren er betegnet som anden Post. Omsat i Tal vil dette sige, at der efter disse Beregninger bliver en Forskjel i Udløsningssummen af Kr. 1691,77.

Appell. paaberaaber sig til Støtte for sin Forstaaelse, hvor-

efter Hyreklausulen kun sigter til første Post, navnlig Hyreklausulens Udtryk „som ovenfor anført“ og gjør gjældende, at denne Klausul jo i Virkeligheden indeholder en Tvangsmulkt, og at man, hvor det gjælder en Tvangsmulkt, maa forstaa vedkommende Bestemmelse i Kontrakten strengt efter Ordlyden.

Jeg kan dog ikke give Appell. Medhold i hans Forstaaelse, men er med Sjøretten enig i, at Hyreklausulen maa antages at omfatte baade første og anden Post.

Jeg skal i saa Henseende bemærke, at det er paa det Rene, at alt, hvad Andersen skulde have ifølge sine Aktier, altsaa ogsaa det Beløb, som refererer sig til anden Post, forfaldt samtidig, idet det skulde betales ved hans Fratræden, og det er da i og for sig naturligt, at Klausulen refererer sig til begge Poster. Efter sin Ordlyd betegner nemlig anden Post sig som et Tillæg til eller nærmere Definition af, hvad der skal forstaaes ved „Aktiernes Paalydende“. Den siger nemlig, „at i Tilfælde Aftrædelse som Fører og min Udløsning af Rederiet, bliver, saafremt Laan optages paa Dampskibet for resterende Aktiekapital, den paa mine Aktier faldende Afbetaling paa dette Laan at tillægge mine Aktiers Værdi med samme Afdrag for Forringelse“. Hvad der afbetaltes paa Laanet, er jo i Virkeligheden en Tillægsindbetaling paa Aktierne og maa lægges til disses oprindelige Paalydende for at faa ud deres virkelige Lydende til enhver Tid.

At denne Forstaaelse er den rigtige vinder ogsaa Støtte deri, at der fra først af forelaa en Erklæring fra Andersen af 2den December 1890 om, at han vilde tegne sig for de anførte 18 Aktier; men man kan se, at der dengang ikke var Tale om Optagelse af Laan, men hele Aktiebeløbet tænktes fuldtegnet, og i denne Erklæring sees Andersen at have forbeholdt sig „at Rederiet udløser mig mine Aktiers Kostende med Fradrag af 5 pCt. pro anno Slitage“. Men da er det, naar der senere, fordi det var nødvendigt at optage Laan, af Andersen bliver gjort det Tillæg, som er betegnet som anden Post, uantageligt, at Andersen hermed ikke skulde have fastholdt den samme Betingelse, som han oprindelig havde knyttet til sine Aktier. Det kan i denne Forbindelse ogsaa bemærkes, at der under Sagen er fremlagt Erklæringer fra flere, som er med i Bestyrelsen af Aktieselskabet, og som selv er eller har været Aktionærer, hvilke Erklæringer gaar i den Retning, at Klausulen er at forstaa som af Andersen gjort gjældende. Jeg finder saaledes, som sagt, at maatte give Andersen Ret i denne hans Forstaaelse.

Sagen staar da efter min Mening saaledes, at Andersen, da han efter Opsigelsen blev fjernet fra Skibet, har gjort Krav paa Udløsning af sine Aktier, og det er i saa Henseende ikke bestridt, at han havde Aktierne liggende parat til Udløsning. Men derved er, mener jeg, Andersens Pligt for det Tilfælde, at han ønskede Udløsning, efterkommet. Hvad Rederiet derefter havde at gjøre, var at tilbyde ham den Udløsning for Aktierne, som det efter Kontrakten pligtede. Men den Udløsningssum, som det pligtede, var, efter hvad jeg ovenfor har gjort gjældende, Kr. 16879,27.

Hvorvidt der ogsaa skulde tilkomme Andersen noget mere for det Tilfælde, at der maatte have været Reservefond eller Kassebeholdninger, som burde have været afskrevet paa Laanet, er et Spørgsmaal for sig, som jeg lader staa hen. Sikkert er det, at Kr. 16879,27 har Rederiet aldrig tilbudt, idet dets Tilbud er standset ved Kr. 15300,00, et Tilbud, som altsaa efter min Mening var ganske utilstrækkeligt. Jeg finder, at denne Betragtning fører ligefrem til, at Andersen er berettiget til det af ham paastaaede Hyrebeløb med Renter som paastaaet, og jeg vil altsaa votere for, at Sjørettens Dom stadfæstes.

Det Spørgsmaal, som da staar tilbage, er Spørgsmaalet om Procesomkostninger for Høiesteret.

Jeg finder, efter hvad jeg har anført, at Andersen aabenbart har Ret i, at han ikke har faaet lovligt Tilbud, og jeg mener, at Rederiets Forhold under Sagen navnlig ved at vægre sig for at indgaa paa en saa rimelig Ordning som den, begge Parters Sagførere den 20de Oktober 1897 blev enige om at bringe i Forslag, men hvilken Ordning blev forkastet af Disponenten, Thorvildsen, har været saadant, at Rederiet ikke bør undgaa at betale Processens Omkostninger ogsaa for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, Dampskibsselskabet „Veritas“, til Indstævnte, Kaptein P. Andersen, 500 — fem Hundrede — Kroner.

Assessor *Roll:* Jeg er i det væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg vil kun tilføie, at jeg har været i Tvivl, om ikke her var Plads for Anvendelse af Mulkt for unødig Trætte.

Assessor *Birkeland:* I det væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom:* Ligesaa.

Extraordn. Assessor, Exped.sekretær *Bull:* Ligesaa, idet jeg derhos tiltræder Hr. Assessor Roll's Bemærkning.

Extraordn. Assessor, Generalauditør *Broch:* Jeg er i det væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Reimers:* Ligesaa. Ogsaa jeg har været i Tvivl, om ikke Appell.s ubetimelige Appel egner sig til at ansees med Mulkt for unødig Trætte.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

38.

Norges Høiesterets Votering og Dom af 20de April 1900

i Sagen: Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni
(Advokat Johnny Ramm)

mod

Dampskibet „Malaga"s Rederi
(Advokat Gustav Blom).

Den 23de December Kl. 2,50 Efterm. stødte et Dampskib i Christianiafjorden paa Bastø søndre Odde, hvor det blev siddende fast. Skibets Agenter i Christiania rekvirerede Bugserbaad tilhjælp, idet de udtrykkelig forbeholdt sig, at det kun skulde være almindelig Bugserbaad for Assistance, men ikke Bjergningsbaad. Der ankom derpaa tilhjælp to Bugserbaade med Lægtere, i hvilke en Del af Dampskibets Ladning lossedes. Ud paa Morgenen den 24de, omtrent Kl. 4, fik begge Slæbebaade Forbindelse med Dampskibet efter et Forsøg, der mislykkedes paa Grund af Sjø og Storm. Begge Skibe forsøgte saa at hale Dampskibet af, og Arbeidet hermed paagik med Rykninger til Kl. 10, da den ene Slæbebaad maatte opgive Arbeidet for at slæbe de lastede Lægtere i Havn. Efterat Vandet ud paa Formiddagen var steget, begyndte Dampskibet at bruge sin egen Skrue og kom derved flot, idet dog den anden Bugserbaad samtidig halede. Dampskibet viste sig ikke at have taget Skade af nogen Betydning. Dets Værdi var 80000 Kr. og Ladningens mindst 300000 Kr. Sjøretten tilkjendte Slæbebaadene for ydet Assistance 15000 Kr. Begge Parter appellerede denne Dom til Høiesteret, som imidlertid fandt, at der ikke, selv bortseet fra det udtrykkelige Forbehold, som Dampskibets Agenter tog, da Slæbebaad rekvireredes, forelaa Bjergning i egentlig Forstand.

Extraordn. Assessor, Adv. *Mejdell:* Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand, Proceduren og Parternes Paastande

samt Sagens Udfald i foregaaende Instans henviser jeg til Kristiania Sjørets Dom af 1ste November 1899.

Sjørettens Dom er fra begge Sider indbragt til Prøvelse i Høiesteret, af Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni ved Hovedappelstævning af 9de November 1899 og af Dampskibet „Malaga"s Rederi ved Kontrastævning af 17de Februar 1900.

Hovedappell. har nedlagt saadan Paastand:

At Kontraapellantskabet, Dampskibet „Malaga"s Rederi, tilpligtes at udrede til Hovedappellantskabet, Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni, en passende Godtgjørelse for Udførelsen af den under Sagen omhandlede Bjergning med Renter fra 1ste Februar 1899 samt Sagsomkostninger ved Sjøretten og Høiesteret.

Fra Kontraappell.s Side er nedlagt Paastand om, at Sagen afvises, og at Dampskibet „Malaga"s Rederi tilkjendes Kost og Tæring, samt subsidiært, at den Hovedappell. ved Sjøretten tilkjendte Godtgjørelse passende nedsættes, og at Kontraapell. tilkjendes Omkostninger for begge Retter.

Som det af Sjørettens Dom vil sees, er Spørgsmaalet i Sagen dette, hvorvidt den Hjælp, der ved den i Sagen omhandlede Leilighed blev fra Hovedappell.s Side ydet Dampskibet „Malaga", er at betragte som Bjergning i Sjøfartslovens Forstand eller ikke.

Til Støtte for den Anskuelse, at Tilfældet ikke er at betragte som Bjergning eller at bedømme som saadan, er fra Dampskibets Side for det første anført, at man ved udtrykkelig Overenskomst var bleven enig om, at den ydede Hjælp ikke skulde ansees som Bjergning, og dernæst, at ganske uanseet om nogen saadan Overenskomst forelaa, Assistancen i sig selv var af den Beskaffenhed, at den ikke kunde karakteriseres som Bjergning.

Som det vil sees, har Sjørettens Pluralitet gaaet ud fra, at der forelaa en saadan Aftale mellem Parterne som fra Dampskibets Side paastaaet. Jeg anser det imidlertid ikke paakrævet at indgaa nærmere paa det Spørgsmaal, om en bindende Overenskomst af den nævnte Art er kommet istand. Jeg finder nemlig, at Assistancen ganske uanseet, hvad man vil antage om speciel Aftale, ikke kan regnes som Bjergning i den Forstand, dette Udtryk er taget i Sjøfartsloven. Ved at betragte Tilfældet paa denne Maade mener jeg at være i Overensstemmelse med Høiesterets Praxis, i hvilken Henseende jeg særlig skal henvise til Retstidende for 1899, S. 794. At Dampskibets Vedkommende selv har gaaet ud fra, at der ikke var nogen saa paatrængende Fare

for Skibet forhaanden, at man ikke havde Tid til at sikre sig paa almindelig Maade Assistance gjennem Bugserbaade og Lægtere, finder jeg godtgjort ved det Prov, som er afgivet af 1ste Kontravidne, Kontorchefen hos Winge & Co., og hvilket Prov er refereret i Sjøretsdommen. Det vil deraf sees, at den Henvendelse, som Skibets Styrmand gjorde til Winge & Co., gik ud paa at sende Assistance og Bugserbaad. Det vil videre af 1ste Kontravidnes Prov sees, at Winge & Co. holdt sig à jour gjennem Telefon om, hvorledes Stillingen til enhver Tid var paa Grundstødningsstedet. Dette, at Skibets egne Vedkommende ikke synes at have havt Indtrykket af, at der maatte skaffes den Hjælp, man kunde, uanseet hvad den maatte koste, finder jeg er et Moment af stor Betydning. Jeg mener ogsaa, at som Situationen var, kan man ikke gaa ud fra, at der var nogen overhængende Fare for Skibet. At der 2den Juledag opkom en Storm, som, om Skibet da fremdeles havde ligget paa Stedet, vilde kunne have medført Fare for Skibet, forekommer mig ikke at kunne komme i nogen væsentlig Betragtning henseet til, at Skibet allerede Julaften Kl. 12 var bragt flot og (som i Sjøretsdommen anført) væsentlig ved egen Hjælp. Efter hele Situationen synes det at stille sig saa, at ligesom noget Veir af den Beskaffenhed, at det medførte Fare for Skibet, ikke var tilstede Julaften, saaledes maatte man kunne antage, at om Veiret skulde komme til at forandre sig, dette ikke vilde ske saa pludselig, at der ikke skulde være Anledning til da at træffe andre Forholdsregler, end man fra først af havde anseet nødvendigt. Efter Grundstødningsstedets Beliggenhed laa Skibet, saaledes som Lodsen har forklaret, i Læ for den Vind, som blæste Julaften, og det synes overhovedet efter det fremlagte Kart at stille sig saa, at nogen særlig Risiko for Skibet først vilde kunne opstaa under Forudsætning af, at der blæste op Storm ret ind Fjorden.

Det fortjener ogsaa at bemærkes, at Skibet laa paa Grund i hele sin Længde, og at Grunden, der bestod af Rullesten, Ler og Sand, ikke kan antages at have været af saadan Beskaffenhed, at den i og for sig medførte nogen særlig Fare for Skibet. Videre kan bemærkes, at Skibet laa ikke længere fra Steder, hvor man med noget Varsel kunde skaffe Hjælp, end at saadan Hjælp kunde være paaregnelig.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Hovedappell.s Paastand om Tilkjendelse af Bjergeløn ikke kan tages tilfølge.

Som jeg har nævnt, har Kontraappell. nedlagt Paastand om

Sagens Afvisning, idet han har gaaet ud fra, at under Forudsætning af, at det under Sagen omhandlede Tilfælde ikke kan betragtes som Bjergning, Sagens Afvisning fra Høiesteret maa blive Udfaldet.

Det forholder sig ogsaa saa, at Høiesteret ved flere tidligere Leiligheder har brugt Afvisningsformen; men efter Beskaffenheden af det Spørgsmaal, hvorom nærværende Sag dreier sig, og som vanskelig kan benegtes at være et reelt Spørgsmaal, finder jeg, at en Afgjørelse, der i sin Konklusion betegner sig som en Realitetsafgjørelse, vil være korrektere end Afvisning. Kontraappell.s subsidiære Paastand er kun knyttet til den Forudsætning, at Tilfældet skulde kunne betragtes som Bjergning.

Efter det Resultat, hvortil jeg er kommet, bortfalder følgelig Spørgsmaalet om den subsidiære Paastand.

Processens Omkostninger finder jeg efter Omstændighederne bør ophæves.

Konklusion:

Hovedappellantens, Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni's, Paastand om Tilkjendelse af Bjergeløn tages ikke tilfølge.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Roll:* Jeg er i det væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

De extraordn. Assessorer, Byretsassessor *H. Scheel,* Exped.-sekretær *Bull,* Byretsassessor *Prydz,* Generalauditør *Broch* og Assessor *V. Scheel:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 23de December 1898 grundstødte Dampskibet „Malaga" af Gøteborg paa Sydenden af Bastø, lidt østenom denne. Ved Assistance af Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni kom Skibet den følgende Dag af Grunden. Da mindelig Overenskomst om Godtgjørelsen for den af Bjergningskompagniet ydede Assistance ikke har været at opnaa, har Kompagniet ved Sjøretsstævning af 31te Januar 1899 sagsøgt Dampskibet „Malaga"s Rederi og efter forgjæves Forligsprøve nedlagt Paastand om hos Indstævnte at blive tilkjendt passende Bjergeløn for „Malaga"s Bjergning ved Bastø 24de December 1898, med 4 pCt. Renter deraf fra 1ste Februar 1899 samt Sagens Omkostninger.

Indstævnte gjør gjældende, at der ikke foreligger Bjergning, kun Godtgjørelse for Assistance, samt sig tilkjendt Omkostninger.

Ifølge Skibets Journal, der er bekræftet ved Sjøforklaring i Christiania den 27de December, havde Skibet med Lods fra Horten ombord under stærk Taage ankret ved Ranø den 23de December Kl. 9 Fm. Kl. 1 havde Luften

klarnet noget, og Skibet havde fortsat under Lodsens Kommando med helt sagte Maskine. Kl. 2,40 var Maskinen bleven stoppet og Dybden loddet, uden at man havde erholdt Bund paa 30 Favne, og Maskinen var saa atter bleven sat igang helt sagte. Kl. 2,50 kjendtes en let Bundskrabning. Maskinen stoppedes øieblikkelig og sloges helt bak. Desuagtet fastnede Fartøiet paa Grunden, som befandtes at være Bastø søndre Odde.

Skibets faste Agenter, Winge & Co., blev underrettede pr. Telefon ved Skibets Styrmand med Anmodning om at sende Assistance og Bugserbaad. Ifølge den af Kontorchefen hos Winge & Co. afgivne Vidneforklaring blev det udtrykkelig sagt, at det var Bugserbaad, ikke Bjergningsbaad, som ønskedes. Vidnet telefonerede til Chr. Møller, der imidlertid svarede, at han ikke mere havde Bugserbaade, og henviste til Melsom. Vidnet spurgte da om ikke „Uræd" eller „Neptun" kunde gaa ud ligesaagodt som almindelige Bugserbaade, hvorpaa Møller opgav, at Kaptein Foss var paa Moss med begge Baadene. Vidnet telefonerede da til Moss Værft og traf i Telefonen Kaptein Foss, hvem Vidnet fortalte, at han havde faaet Melding om, at „Malaga" var paa Grund, og at der ønskedes Bugserbaad, ikke Bjergningsbaad, idet Vidnet tillige spurgte, om ikke Foss kunde lade en af sine Baade gaa ud. Foss sagde, at han allerede havde faaet Meddelelse om „Malaga" og tænkte at gaa ud med „Neptun", hvortil Vidnet svarede, at det nyttede ikke, uden at han var engageret af Winge & Co. Vidnet foreslog Foss at gaa ud med en af Baadene (eller mullgens begge) mod vanlig Betaling, saafremt ingen Assistance ydedes, og hvis Assistance ydedes, mod Betaling for denne, fastsat ved Sjøret, ved Voldgift eller i Mindelighed efter Winge & Co.s Valg. Vidnet bad Foss gjøre „Uræd" klar, da „Neptun", som var færdig, var noget liden, samt om at vente paa Bekræftelsestelegram, der skulde komme øieblikkelig. Vidnet bad at blive holdt à jour med, hvad der passerede. Umiddelbart efter Samtalen sendtes Telegram saalydende:

„Dykkerkomp. Moss Værft, Moss. Kapteinen Dampskibet „Malaga" forlanger udsendt almindelig Bugserbaad for Assistance, da „Malaga" paa Grund ved Bastø, men ønskede ikke Bjergningsbaad. Vi bekræfte Telefonsamtale, hvorefter Deres „Neptun" eller „Uræd" gaar over strax for Assistance. De faar vanlig Betaling, hvis ingen Assistance behøves, og Betaling enten Mindelighed, Voldgift eller Sjøretsskjøn vor Option for den Assistance, som maatte ydes „Malaga". Forevis Kapteinen dette.

Winge."

Om den ydede Assistance har Føreren for de respektive Bjergningsbaade „Neptun" og „Uræd" afgivet Vidneprov.

Første Hovedvidne, „Neptun"s Fører, har forklaret, at han den 23de December 1898 om Aftenen i Moss fik Kaptein Foss's Ordre til at gaa til Horten. De kom til Stedet, hvor „Malaga" stod, ca. Kl. 8. Foss undersøgte Forholdene, hvorefter de gik ind til Horten, hvor han og Agenten sørgede for Folk, samt ordnede det saa, at de, da de kom ind paa den indre Havn, fik to Lægtere med udover. „Malaga" maatte nemlig delvis losses. Efter hvad „Malaga"s Styrmand sagde, var „Malaga" forud hævet ca. 3½ Fod og rørte ogsaa agterud Grunden. Bunden var Sand med Rullesten samt delvis Lere, efter hvad Dykkeren forklarede. „Neptun" gik igang med Losning, hvortil en liden Dampbaad om Natten bragte ud endnu en Lægter, hvorhos den tog tilbage en fuldlastet saadan. Dampbaaden tilhorte Marinen.

Kl. 2 om Natten kom „Uræd“, der var bleven budsendt gjennem Dampbaaden „Bastø“. „Uræd“ ankrede strax op og fik Slæber ombord i „Malaga“ samt begyndte at trække. Strøm og Vind tvang imidlertid „Uræd“ til at lade Slæberen gaa (fra „Malaga“), samt ankre op paa et andet Sted. Nu fortsattes efter Foss's Ordre Arbeidet paa den Maade, at „Neptun“ ankrede op paa „Malaga“s Bagbords Laaring og „Uræd“ paa Styrbords Laaring, hvorefter begge fik Forbindelse med „Malaga“ („Neptun“ først efter et mislykket Forsøg paa Grund af Vind og Storm). Dette var omkring Kl. 4 Morgen. Begge Dampskibe forsøgte nu at trække „Malaga“ af. Arbeidet hermed paagik med Rykninger til Kl. ca. 10. Da sagde Kaptein Foss, at „Neptun“ fik slæbe ind Lægterne, som var fuldlastet, og som han var ræd for kunde fyldes med Vand. Meningen var at bringe dem helt til Horten. Der var da ikke flere Lægtere at losse i. Vidnet antager, at Stillingen for Lægterne kunde været farlig, om de havde ligget der, da „Malaga“ gik af, og ogsaa forøvrigt turde det være en rimelig Forsigtighedsregel at bringe dem ind. Der var Spørgsmaal om samtidig at faa Jagter eller andet at losse i. „Neptun“ lod nu sin Slæber til „Malaga“ gaa og satte Bøie i den. De to Lægtere toges paa Slæb, den ene efter den anden. Imidlertid brækkede Slæberen mellem Lægterne. Efter først at have slæbt den første Lægter saa langt ud, at den antoges gaa klar Land, slap „Neptun“ denne og gik ind til den anden Lægter, hvis Stilling var meget truet. Da Vidnet var bange for herunder at komme paa Grund, maatte han hele Tiden bruge Lod. Denne Lægter blev nu slæbt udover og derefter sluppet, idet ogsaa den først nævnte Lægters Stilling var blevet farlig. Denne Lægter slæbtes nu i Læ af Bastø Fyr, hvor den ankrede op, hvorefter „Neptun“ atter tog den anden Lægter, som slæbtes til Langgrunden. Medens „Neptun“ holdt paa hermed, kom „Malaga“ indover. Klokken var da antagelig mellem 1 og 2. Under Aftrækingsforsøgene stod Sjøen ret fra Fjorden, og ved 10-Tiden saaes den at vaske over „Malaga“s Agterende paa Bagbords Side eller kanske rettere sprutede. Da „Neptun“ hev Ankeret for at gaa og tage Lægterne paa Slæb, var Sjøen saa stærk, at Vidnet var ængstelig for Ankerkjættingen. Om „Malaga“ huggede, kunde Vidnet ikke se, og tør ingen Mening have derom, men „Malaga“s Styrmand har sagt, at den huggede ikke lidet, før den gik af. Dagen efter „Malaga“s Ankomst til Horten holdtes Dykkerundersøgelse. Samme Dag ved 3-Tiden gik „Malaga“ og „Neptun“ til Christiania, hvor de ankom om Aftenen. Næste Dag (2den Juledag) var der Kuling i Christiania, og efter hvad Folk fra Horten og Moss har fortalt, skal der da ved Horten have været saa stærk Vind fra Syd og Sydost, at det kunde været vanskeligt at faa bjerget Folkene. Alle 3 Lægtere tilhørte Marinen. Den største sagdes at laste 60 à 70 Tons.

Andet Hovedvidne, „Uræd“s Fører, har forklaret, at Foss, da han gik afsted med „Neptun“, gav Vidnet Ordre til at holde sig klar. Kl. ca. ½11 fik Vidnet pr. „Bastø“ Brevkort om at komme paa Bjergningsstedet og gik kort efter afsted. Ved Ankomsten henimod Kl. 2 ankrede „Uræd“ paa „Malaga“s Bagbords Laaring og fik Slæber ombord, hvorpaa „Uræd“ hev sit Anker og begyndte at trække. „Uræd“ drev imidlertid af i Læ. Den benyttede Slæber var antagelig 160 Favne, som var ude. Efter Foss's Ordre ordnedes nu Arbeidet saaledes, at „Uræd“ efter at have ladet Slæberen kaste fra „Malaga“ ankrede op paa Styrbords Laaring og paany fik Forbindelse

med „Malaga", hvorefter „Neptun" ankrede paa dettes Styrbords Laaring. Begge Skibe holdt paa med Rykninger. Udpaa Formiddagen signaliserede Foss, at Vidnet ikke længere skulde rykke, men kun slæbe med fuld Fart. Saa forstod ialfald Vidnet Signalet. Paa Grund af Vinden vilde Raab ikke kunnet høres. Samtidig slap „Neptun" sin Slæber og gav sig ifærd med Lægterne. Vandet begyndte nu at voxe ved 11-Tiden eller noget før, og „Malaga" begyndte nu med det voxende Vand vist at bruge sin egen Skrue, saavidt han kunde se for Sjøsprøiten, der gjorde alt hvidt, uden at han kunde se, at det slog over Dækket. „Malaga"s Kaptein gav et Signal, som Vidnet forstod som Opfordring til at gjenoptage Rykningerne, men Vidnet vilde ikke indlade sig herpaa paa Grund af Foss's Ordre og af Frygt for, at „Malaga", naar Linen mellem Rykningerne blev slap, med det voxende Vand og den stærke Strøm kunde komme længer ind paa Land. Signalet bestod i 2 eller 3 Stød i Piben. Klokken omtrent 12 gik „Malaga" af. Da „Malaga" begyndte at glide, var Slæberen tot, saa tot, som den kunde holdes med fuld Fart, Ankerkjættingen var lidt slap.

Da Bjergningsarbeidet paagik, var Vinden saapas stærk, at der under Hivning af Anker var Fare for Kjætting og Spil. 2den Juledag var Vidnet paa Moss, og da var der saadan sydlig Storm, at „Uræd" neppe kunde ligget paa Bjergningsstedet.

Tredie Hovedvidne, Dykker i Citantskabets Tjeneste, var med under Slæbningsarbeiderne og har bemærket, at Sjøskvalp flere Gange slog over Agterdækket paa „Malaga". Han kjendte Skibet ryste og bevæge sig og hugge i Bunden.

Om den Storm, som blæste 2den Juledag, forklarer dette Vidne, at Vinden her i Kristiania var saa stærk, at der krævedes Extrafortøininger paa „Neptun", som laa ved Tyveholmen. Kaptein Foss siger herom i sin Indberetning, at Stormen blæste fra S. S. O. og sydlig med et voldsomt oprørt Hav, saaledes, at om ikke „Malaga" havde været bjerget, vilde den da ubetinget være bleven Vrag.

I Modsætning hertil har Lodsen ombord paa „Malaga", 2det Kontravidne, udtalt, at efter Vidnets Mening Stormen ikke vilde have været farlig for „Malaga", idet Vinden var saa vestlig, at Skjærene udenfor Vallø vilde have taget af for Vinden. Vidnet har dog oplyst, at han befandt sig i Christiania den Dag Stormen blæste og ikke lagde Mærke til Vindretningen. Iøvrigt har dette Vidne bemærket, at han antager, at „Malaga" 2den Juledag rimeligvis vilde være kommet af ved egen Hjælp af den Grund, at Vandet steg betydeligt hver Dag. Stigningen var allerede indtruffet, før Stormen var paa det stærkeste. Efter Vidnets Mening gik „Malaga" af væsentlig ved egen Kraft. Han mener, at den allerede samme Dag vilde være kommet af uden „Uræd"s Assistance.

I denne Forbindelse kan bemærkes 1ste Kontravidnes Forklaring, afgiven efter „Malaga"s Kapteins mundtlige Fremstilling. Da Foss var gaaet fra „Malaga" med „Neptun" og Lægterne for at bringe nye Lægtere, fandt „Malaga"s Kaptein paa Grund af Vandets Stigning Tiden gunstig for et Forsøg paa at bringe „Malaga" af. „Uræd" laa for Anker og havde Trosse fast ombord i „Malaga". Den gik med Maskinen forover, idet den tjente som Varp for „Malaga", der ikke havde andet Varp ude. „Malaga" begyndte at gaa med sin Maskine agterover, og gjorde Signal til „Uræd" om at sætte

Kraft paa og rykke. „Uræd" efterkom ikke denne Opfordring om at rykke. „Malaga"s Kaptein gav da Ordre til at lade „Malaga"s Maskine forcere med fuld Fart agterover, saa fuld Fart forover og tilbage igjen, idet han herved haabede at opnaa saadan Skagning af Skibet, at dette muligens kunde komme flot. Dette lykkedes ogsaa. „Uræd"s Slæbetrosse var ikke over Vandet, og der var ikke stor Kraft paa den, da „Uræd" ved i længere Tid at ligge paa samme Punkt havde slaaet Dødvand med sin Maskine.

Om Skibets Tilstand efter Aftagningen foreligger Erklæring fra Dykkeren, førnævnte 3die Hovedvidne, der besigtigede Skibet Dagen efter Aftagningen. Erklæringen gaar ud paa, at ingensomhelst Skade var at opdage. Der var et Par smaa Skrab i Malingen helt forud om Styrbord Side, men ingen Buler eller Begivning viselig. Skibet blev i Henhold hertil af Sjøretten erklæret at være i sjødygtig Stand. Ved senere Besigtigelse i Stockholm ansloges de efter Grundstødningen paakrævede Udbedringsarbeider til at ville koste Kr. 2705,00. Skibets Værdi i den Stand, hvori det efter Begivenheden befandt sig, er ansat til Kr. 80000,00. Ladningen er værdsat til ikke under 300000 Kroner.

Idet Retten i Henhold til Foranstaaende vil have at bestemme Størrelsen af den Citantskabet tilkommende Godtgjørelse, skal man bemærke, at man paa den ene Side paa Grund af det fra Indstævntes Side paa Forhaand tagne udtrykkelige Forbehold om, at kun Bugserbaade ønskedes, og at Indstævnte kun vilde modtage Assistance af Citantskabet, saafremt det optraadte som engageret af „Malaga"s faste Agenter, Winge & Co., maa gaa ud fra, at det har været en vedtagen Forudsætning mellem Parterne, at den begjærede Assistance ikke blev at betragte som Bjergning.

Paa den anden Side maa Retten, da Godtgjørelsens Ansættelse er undergivet Rettens frie Skjøn, anse sig berettiget til ved Vurderingen af den ydede Assistance at tage i Betragtning væsentlig de samme faktiske Momenter, som vilde have gjort sig gjældende, saafremt Forholdet havde været at bedømme som et Bjergningstilfælde. Man finder saaledes at maatte se hen til, at Fartøiet var strandet paa et udsat Sted paa den mest stormfulde Tid af Aaret, at Skib og Ladning repræsenterede en meget betydelig Værdi, at den ydede Assistance har foregaaet hurtigt og paa den mest praktiske Maade; paa den anden Side, at Arbeidet maa siges at have foregaaet uden nogen større Risiko for Dykkerselskabet, og at Skibet selv har ydet en væsentlig Medvirkning til Foretagendets lykkelige Udfald.

Med de her nævnte faktiske Momenter for Øie finder Førstvoterende at burde ansætte Godtgjørelsen til 10000 Kroner, heri indbefattet Refusion for Udlæg, som Citantskabet oplyser at have havt til Marinen for Lægterassistance.

Sagens Omkostninger vil blive at ophæve.

Thi konkluderes:

Dampskibet „Malaga"s Rederi bør til Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni betale 10000 — ti Tusinde — Kroner som Godtgjørelse for ydet Assistance ved „Malaga"s Aftagning af Grund ved Bastø den 24de December 1898 med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 1ste Februar 1899 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

24de Oktober 1899. *Ludvig Dahl.*

Jeg henviser til vedlagte Votum. *W. Grønstad.*

Votum:

Da jeg har den Opfatning, at Aftagningen af Dampskibet „Malaga" maa ansees for at være Bjergning, finder jeg at maatte votere for et Beløb stort Kr. 20000 maa tilkjendes Dykkerselskabet i Bjergeløn. Jeg kan nemlig ikke anse de mellem Skibets Agenter og Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerselskab før Bjergningen førte Forhandlinger at være afgjørende for, at den ydede Hjælp ikke skulde kunne blive at betragte som andet end Assistance. Ganske vist var saadan kun forlangt i Form af Bugsering, men ved Dykkerselskabets Bjergningsbaades Ankomst til Strandingsstedet, viste det sig, at med Bugsering alene kunde man intet udrette. Skibet maatte lette for at kunne komme af Grunden. Dykkerselskabet arrangerede med Lægtere og Mandskab til Losningen samtidig som de ved Slæbning agterfra paa „Malaga" hindrede Fartøiet at komme længere op paa Stranden. Da Fartøiet var tilstrækkelig lettet, gik det forholdsvis let af. Jeg er forøvrigt i det Væsentlige enig i det af Førstvoterende anførte.

Konklusion:

Indstævnte Dampskib „Malaga"s Rederi tilpligtes at betale i Bjergeløn til Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerselskab 20000 — tyve Tusinde — Kroner.

27de Oktober 1899. *W. Grønstad.*

Votum:

Jeg er enig med Rettens Formand, men da den ydede Assistance maa ansees som meget værdifuld, finder jeg at maatte votere for en noget høiere Godtgjørelse.

Hvad Bjergningen angaar, lægger jeg megen Vægt paa den Indsigt og Resoluthed, hvormed Arbeidet blev sat igang. Ingen kostbar Tid blev spildt, og kunde Oplosning allerede ved Midnatstid paabegyndes. Vareoplosningen, hvorved Skibet lossedes betydelig, er efter min Mening den væsentligste medvirkende Aarsag til „Malaga"s Afslæbning af Grund paa det den næste Dag indtraadte Høivande.

„Neptun" risikerede at komme paa Grund og faa Propellen ødelagt ved at bjerge den Varelægter, der var nær at drive iland.

Billighed taler vel ogsaa for, at Hensyn tages til den Omstændighed, at Kaptein Foss efter at være kommen til Strandingsstedet og bleven bekjendt med „Malaga"s udsatte Stilling uden Ophævelser i Anledning den med Winge & Co. trufne Aftale øieblikkelig gik igang med Arbeidet.

Sluttelig mener jeg, at det maa erindres, at det i Bjergningstilfælde ligger en væsentlig Betryggelse i til Assistance at have Skibe, der specielt er udrustede til Bjergningsarbeide, og hvis Folk ere kyndige i den Slags Ting.

Efter det Anførte kommer jeg til det Resultat, at Godtgjørelsen for den ydede Assistance passende bør sættes til Kr. 15000.

Thi konkluderes:

Dampskibet „Malaga"s Rederi bør til Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni betale 15000 — femten Tusinde — Kroner som Godtgjørelse for ydet Assistance ved „Malaga"s Aftagning af Grund ved Bastø den 24de December 1898 med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 1ste Febr. 1899 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

30te November 1899. *M. Saxlund.*

I Henhold til den stedfundne Votering bliver saaledes

kjendt for Ret:

Dampskibet „Malaga"s Rederi bør til Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni betale 15000 — femten Tusinde — Kroner som Godtgjørelse for ydet Assistance ved „Malaga"s Aftagning af Grund ved Bastø den 24de December 1898 med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 1ste Februar 1899 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 12	Aargang I	1900

39.

Norges Høiesterets Votering og Dom af 17de Marts 1900

I Sagen: Stavanger Sjøforsikringsselskab
(Advokat O. A. P. Schiander)
mod
Dampskibet „Timor"s Rederi
(Advokat Gust. P. Blom)
og Dampskibet „Timor"s Rederi mod Stavanger Sjøforsikringsselskab.

Paa Reise fra Stavanger til Shields sprang et Dampskib læk med den Følge, at det maatte forlades af de Ombordværende, hvorpaa det sank Dagen efter. Indstævnte, som havde overtaget Forsikring mod Totalforlis for et Beløb af 16000 Kroner paa det forliste Skib, nægtede at udbetale Forsikringssummen under Paastand bl. a. af, at Rederiet havde forsømt ved Forsikringens Tegning at oplyse Omstændigheder, som formentlig var af Betydning for Bedømmelsén af Risikoen, samt at Skibet ikke var i fuldt sjødygtig Stand ved Afgangen fra Stavanger. Høiesteret fandt imidlertid, ligesom Sjøretten, at der ikke forelaa nogen Forsømmelse som paastaaet fra Rederiets Side, og at Indstævnte ikke havde ført Bevis for, at Skibet var usjødygtigt ved Reisens Tiltrædelse. Indstævnte blev derfor dømt til at betale Forsikringssummen med 4 pCt. Rente p. a.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *H. Scheel:* I nærværende Sag, der er anlagt af Dampskibet „Timor"s Rederi mod Stavanger Sjøforsikringsselskab til Indtale af Forsikringssummen for nævnte Dampskib, der i Marts 1897 blev forladt synkefærdig i Nordsjøen, er ved Stavanger Sjørets enstemmige Dom af 5te August 1898 saaledes kjendt for Ret:

„Stavanger Sjøforsikringsselskab bør til Dampskibet „Timor“s Rederi at betale 15650 — femten Tusinde sex Hundrede og femti — Kroner med 4 pCt. Rente deraf fra den 15de Juni 1897 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.“

Denne Dom har Stavanger Sjøforsikringsselskab ved Stævning af 20de Oktober 1898 indanket for Høiesteret. Selskabet har derhos i Anledning af Anken ladet afholde et Sjøretsoverskjøn i Stavanger i Tiden fra 1ste Juni til 20de September 1899 til Bedømmelse af „Timor“s Sjødygtighed, da det tiltraadte sin sidste Reise.

Dette Overskjøn har paa sin Side Rederiet paaanket til Høiesteret ved Stævning af 17de Oktober 1899.

I Henhold til Bevilling af 28de November 1899 bliver begge Ankesager at behandle og paadømme under ét.

For Stavanger Sjøforsikringsselskab er der nedlagt Paastand om Frifindelse for Dampskibet „Timor“s Rederis Tiltale i denne Sag samt Tilkjendelse af Sagens Omkostninger for begge Retter.

For Rederiet er saadan Paastand nedlagt:

At det paaankede Overskjøn kjendes uefterretteligt eller underkjendes, og at Sjørettens Dom stadfæstes, samt at „Timor“s Rederi hos Stavanger Sjøforsikringsselskab tilkjendes Omkostninger for begge Retter i begge de paaankede Sager.

Med Hensyn til Sagens nærmere faktiske Omstændigheder henvises til Præmisserne for Sjørettens Dom.

Efter Sjøretsdommens Afsigelse er der af Stavanger Sjøforsikringsselskab optaget et Thingsvidne i Stavanger, hvorhos der for Høiesteret fra begge Sider er fremlagt endel nye Dokumenter. Disse saavelsom de under Thingsvidnet fremkomne Oplysninger vil blive nærmere omtalt i det følgende, forsaavidt de findes at have Betydning for Sagen.

De Indsigelser, som fra Assuranceselskabets Side er gjort gjældende til Begrundelse af dets Fritagelse for at betale Forsikringssummen, er følgende:

1. At Rederiet har forsømt ved Forsikringens Tegning at oplyse om de nærmere Omstændigheder, der staar i Forbindelse med Fartøiets Klasseansættelse i engelsk Lloyds.
2. At denne Klasseansættelse var udløben, da Fartøiet den 12te Marts 1897 tiltraadte den sidste Reise.
3. At Rederiet har forsømt at give Selskabet Underretning om den Læk, Skibet fik i Stavanger.

4. At Skibet ved Afgangen fra Stavanger var usjødygtigt, og at Forliset indtraadte som Følge heraf.

ad 1. Den første Indsigelse har Hensyn til Sjøforsikringsplanens § 28, hvorefter den Forsikrede ved Forsikringens Afslutning nøiagtig og sandfærdig skal opgive alle de ham bekjendte Omstændigheder, der kan være af Betydning med Hensyn til Bedømmelsen af den Fare, Assurandøren paatager sig, og af Vilkaarene for Forsikringens Overtagelse, en Meddelelsespligt, hvis Forsømmelse har den Følge, at Kontrakten er uforbindende for Assurandøren, der desuagtet har Krav paa Præmie.

Jeg er med Sjøretten enig i, at der ikke foreligger nogen Forsømmelse fra Rederiets Side med Hensyn til den herombandlede Meddelelsespligt. Den Omstændighed, der paastaaes at være fortiet, er, at Lloyds Besigtelse ikke havde været fuldstændig, idet endel af den skulde udstaa til Skibets Tilbagekomst om ca. 2 Maaneder, og at Fornyelsen af Klasse for nogen længere Tid var betinget af, at saadan supplerende Besigtelse og derpaa i Tilfælde følgnnde Reparation fandt Sted. Jeg skal forsaavidt for det første nævne, at Sjøretten, hvor Sagkyndighed med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvad der kan antages at have Betydning ved Assurancens Tegning, er repræsenteret, har udtalt, at denne Omstændighed ikke kan ansees for at være af nogen væsentlig Betydning med Hensyn til Spørgsmaalet om Overtagelsen af Assurancen. Men jeg skal forøvrigt bemærke, — hvad der efter min Opfatning ogsaa er aldeles afgjørende, — at Policen er udfærdiget den 19de December 1896, medens det først var den 28de December, at der blev fattet Bestemmelse om, at Besigtigelsen ikke skulde fuldendes før Skibets Afgang, men først senere fortsættes. Der er ingen Grund til at antage, at Rederiet, dengang Assurancekontrakten blev indgaaet, vidste om, at det vilde blive nødvendigt at lade Besigtelsen ufuldført før Skibets Afgang. Foranledningen dertil er oplyst at være den, at Agtertanken, hvis indvendige Besigtelse stod tilbage, paa Grund af Skibets Rankhed ikke kunde tømmes for Vandballasten, før Reparationen af de øvrige Tanker var saavidt fremskredet, at disse kunde fyldes. Med Reparationen af de øvrige Tanker hengik der imidlertid saavidt lang Tid, at der ikke var Anledning til derefter at faa efterseet og i Tilfælde repareret Agtertanken, naar Skibet skulde udføre tvende Certepartier, som det allerede tidligere havde paataget sig. Men Planens § 28 paalægger kun en Forpligtelse til ved Assurancens Afslutning at meddele alle Assuran-

døren da bekjendte Omstændigheder, der kan være af den Betydning som i Paragrafen omhandlet.

ad 2. Det næste Spørgsmaal er da, hvorvidt Skibets Klasse kan ansees for at være udløben ved den Tid, da Skibet tiltraadte Reisen fra Stavanger til Shields og derunder forliste.

Heller ikke med Hensyn til dette Punkt finder jeg at kunne give Assuranceselskabet Medhold. Det siges i Besigtelsesforretningen, at „til at fuldende *second special survey No. 3* staar følgende tilbage at gjøre: Vandballasttanken i Agterrummet maa undersøges indvendig og repareres, eftersom det befindes at være nødvendigt. Dette er foreslaaet at skulle gjøres ved Fartøiets Tilbagekomst om ca. 2 Maaneder.“ I en Bevidnelse fra Lloyds af 25de Marts 1897 siges det ligeledes, at den før nævnte supplerende Undersøgelse og Reparation „foresloges at gjøres ved Skibets Tilbagekomst til det forenede Kongerige omtrent 2 Maaneder fra den Tid (nemlig 28de December) og Skibets Klasse 100 A 1 tillodes at forblive urørt i Selskabets Registerbog paa denne Betingelse.“ Videre har Lloyds Besigtelsesmand i en Skrivelse af 6te Mai 1898 udtalt, „at om 3 eller 4 Maaneders Udsættelse var begjæret for at fuldføre denne *survey* istedetfor 2, saa vilde Forlangendet utvivlsomt være blevet indrømmet;“ og i Skrivelsens Slutning udtales det, at en saadan Udsættelse for en Del af en speciel *survey* „ikke er noget ualmindeligt og gjøres ofte.“

Jeg finder, at man efter dette maa gaa ud fra, at denne Forlængelse af Klasse uden Hensyn til den ufuldførte Besigtelse er meddelt for den Tid, der maatte medgaa for Skibet til at foretage de bestemte Reiser og derefter fra Stavanger at gaa over til Shields, forsaavidt dette ikke i nogen væsentlig Grad vilde overstige en Tid af 2 Maaneder. Jeg antager videre, at der her ikke kan siges at foreligge nogen saadan Overskridelse, og der er intet oplyst om, at ikke Skibet har gjort den Fortgang, der kunde kræves.

ad 3. Jeg kan heller ikke finde, at den Omstændighed, at der ingen Meddelelse er skeet til Assuranceselskabet om den i Stavanger opkomne Læk, kan bevirke Fritagelse for Erstatningens Udbetaling. Naar der med Hensyn til dette Punkt er henvist til Sjøforsikringsplanens § 40, hvor det siges, at „om alle indtrufne Ulykkestilfælde skal den Forsikrede, saasnart han derom bliver vidende, uden Ophold underrette Assurandøren eller hans nærmeste Agent,“ saa antager jeg, at dette beror paa en Misforstaaelse, idet der her vistnok kun sigtes til saadanne Ulykkes-

tilfælde, hvorfor der ønskes Erstatning hos Assurandøren. Jeg finder, at dette fremgaar af den følgende Del af Paragrafen, hvorefter det bl. a. paalægges den Forsikrede at indhente Assurandörens eller hans Agents nærmere Forholdsordre, hvorfra der ikke maa fraviges, medmindre derfor har været gyldig Grund, hvilket selvfølgelig kun kan sigte til saadanne Ulykkestilfælde, hvorfor Erstatning kræves. Jeg kan iøvrigt ogsaa henvise til den tilsvarende Bestemmelse i Sjøfartslovens § 245.

ad 4. Tilbage staar da Spørgsmaalet om, hvorvidt „Timor“ ved Afgangen fra Stavanger var usjødygtigt, og om Forliset er indtraadt som Følge heraf.

Med Hensyn hertil skal jeg for det første bemærke, at det er paa det Rene, at Bevisbyrden saavel for Usjødygtighed som for Aarsagsforholdet mellem Usjødygtigheden og Ulykken paaligger Assurandøren. Dette fremgaar saavel af Planens § 43 som af Sjøfartslovens § 249 og er ikke bestridt.

Spørgsmaalet bliver derfor, om denne dobbelte Bevisbyrde i nærværende Tilfælde er fyldestgjort.

Med Hensyn til dette Punkt finder jeg, at der maa lægges væsentlig Vægt paa, hvad derom er udtalt af de Sagkyndige, der har deltaget i Sagens Paadømmelse i første Instans og i det derefter afholdte Overskjøn. Og, saavidt jeg forstaar, er der mellem samtlige disse Enighed om, at der ikke er Grund til at gaa ud fra, at Fartøiet har lidt af nogen almindelig Skrøbelighed, der skulde begrunde Usjødygtighed. Derimod stiller Sagen sig ikke ganske lige klar med Hensyn til det Spørgsmaal, hvorvidt det Hul, som Skibet fik i Stavanger, har gjort Fartøiet usjødygtigt. Herom har vistnok Sjøretten enstemmig udtalt, at der uanseet det nævnte Hul „var al Grund til at anse Skibet sjødygtigt, da det udgik fra Stavanger; thi selv med dette lille Hul i Bunden viste det sig jo, at Skibet med Lethed kunde holdes tæt,“ hvorom henvises til 7de Kontravidnes Forklaring. Overskjønsmændene har derimod udtalt, at det Hul, som under Skibets Henliggen i Stavanger opkom i Skibsbunden under Lavtryksmaskinen og paa et Sted, hvor der ingen brugbar Ballasttank var, ikke var forsvarlig repareret eller efterseet før Skibets Afgang fra Stavanger, og at Dampskibet „Timor“ af denne Grund ikke har været i forsvarlig sjødygtig Stand. Mændene tilføier, at det ikke af Besigtigelsen fremgaar, at der under selve Maskinen mellem Lænsebrøndene skulde være nogen Ballasttank, som er prøvet. Efterat Overskjønsmændene havde afgivet sin første

Besvarelse af det af Skjønscitanten fremsatte Spørgsmaal og derunder udtalt det citerede, blev der fra den anden Side fremsat følgende Spørgsmaal: „Finder Skjønsmændene, hvis det i Stavanger opdagede Hul var i forsvarlig Ballasttank og tættet paa samme Maade som Hullet i Tanken under Kjedelen, at „Timor“ da var i sjødygtig Stand ved Afgangen fra Stavanger den 12te Marts 1897?“ Hertil svarede Overskjønsmændene: „Ja, ifald Hullet havde været forsvarlig afstemplet og i en forsvarlig prøvet og efterseet Ballasttank, som havde vist sig tæt før Skibets Afgang fra Stavanger.“

Som det sees, har Skjønsmændene i sin første Besvarelse selv ialfald delvis opstillet de Forudsætninger med Hensyn til, hvad der skal ansees bevist angaaende Skibets Tilstand, hvorpaa deres Skjøn bygges, idet det forelagte Spørgsmaal kun i Almindelighed gik ud paa, hvorvidt Dampskibet „Timor“ kan siges ved Afgangen fra Stavanger at have været i sjødygtig Stand; og det er forsaavidt udtalt, at Skjønsmændene er gaaet ud fra, at Hullet ikke har været forsvarlig repareret, hvorved det af Henvisningen til Vidneprovene kan sees at være ment, at der ingen anden Udbedring er foregaaet end den foreløbige Plugning, som fandt Sted strax efter Lænspumpningen. Videre har Skjønsmændene gaaet ud fra, at der under selve Maskinen ikke har været nogen brugbar og prøvet Ballasttank. Paa Grund af, at Skjønsmændene saaledes har indladt sig paa Bevisspørgsmaal, der ligger udenfor deres Kompetence, har Rederiet paastaaet, at Skjønnet maa blive at kjende uefterretteligt og den forudgaaende Kjendelse, hvorved det Skjønsmændene forelagte Spørgsmaal formuleredes, at underkjende.

Jeg antager, at der ikke er Grund til at give Rederiet Medhold heri.

Det er klart, at hvad Skjønsmændene har udtalt om de omhandlede Bevisspørgsmaal, er aldeles uforbindende for Retten. Da Overskjønnet er afgivet under Forudsætning af, at Bevisets Stilling er den, som Skjønsmændene gaar ud fra, kan det ikke tillægges nogen Betydning uden under denne Forudsætning. Men med denne Reservation indser jeg ikke andet, end at Skjønnet maa være fuldt gyldigt som Bevis under Sagen, og jeg kan ikke finde, at det for Rederiet er af nogen Interesse at faa Kjendelsen formelig underkjendt og Skjønnet kjendt uefterretteligt.

Spørgsmaalet bliver da, naar man vil lægge til Grund Mæn-

denes skjønsmæssige Udtalelse, hvorvidt de Forudsætninger, hvorpaa denne er bygget, holder stik.

Jeg skal forsaavidt for det første bemærke, at naar Skjønsmændenes bekræftende Besvarelse af det fra Selskabets Side fremsatte Spørgsmaal bl. a. er betinget af, at Ballasttanken havde været prøvet og efterseet og vist sig tæt før Skibets Afgang fra Stavanger, maa Meningen hermed være, at kun under denne Betingelse en positiv Sjødygtighedtattest kunde meddeles. Men i nærværende Sag, hvor Spørgsmaalet er, hvorvidt der foreligger Bevis for Usjødygtighed, antager jeg, at der ingen Vægt kan lægges paa den her nævnte Betingelse. Spørgsmaalet er, hvorvidt Skjønsmændene under Hensyn til de foreliggende Oplysninger kan erklære, at Skibet var usjødygtigt.

Det bliver da at undersøge, hvorvidt der er ført Bevis enten for, at nogen yderligere Reparation af Skibet end den foreløbige Plugning ikke har fundet Sted eller for, at Hullet ikke har været i en forsvarlig Ballasttank.

Jeg antager, at hverken det ene eller det andet kan ansees bevist.

Hvad Hullets Reparation angaar, er det forklaret af 7de Kontravidne, Fyrbøder Strømme, der var med at plugge Hullet, at første Maskinist Foss, som gav ham Ordre hertil, udtalte, at denne Tætning alene skulde være foreløbig, men at Lækken skulde blive ordentlig repareret før Skibets Afgang fra Stavanger. Til første Styrmand Bryde udtalte første Maskinist, at Hullet var forsvarlig istandsat. Til anden Styrmand Abrahamsen udtalte han, at han havde repareret Skaden, og at det nu var „all right“. Letmatros Andersen har forklaret, at der var Tale om Cement og Planker til Tætning af Hullet, og at Paulsen — den anden Fyrbøder, som sammen med Strømme foretog den foreløbige Tætning — havde talt om, at første Maskinist Foss havde sagt, at Hullet skulde tættes, som det var gjort med Hullet i Vandtanken. Intet af disse Vidner har selv seet, at den senere grundigere Reparation blev udført eller var bleven udført; men det er heller ikke noget Vidne, som har kunnet udtale, at det senere nar seet, at Hullet fremdeles har været i samme Forfatning som efter den foreløbige Plugning. Det i Sjøretsdommen nævnte 6te Vidne, Værksmester Balchen, har positivt forklaret, efterat han først har omtalt et med Cement og Planker repareret og afstemplet Hul under den forreste Ballasttank, at han ligeledes saa, at der under Lavtrykmaskinen var eller havde været

Hul i Skibets Bund, som var udbedret omtrent paa samme Maade som Hullet i Ballasttanken, og fandt Vidnet sig fornøiet med den Maade, hvorpaa det var gjort. At Vidnet, fordi der var endel Vand i Bunden, ikke har kunnet udtale sig bestemt om, hvorvidt ikke alene Methoden var den rette, men ogsaa Arbeidet iøvrigt var udført paa en forsvarlig Maade, finder jeg ikke kan tillægges nogen Betydning.

Under Hensyn til de saaledes foreliggende Bevisligheder kan der muligens reises Tvivl om, hvorvidt der er ført Bevis for, at en grundigere Reparation af Hullet har fundet Sted. Men under enhver Omstændighed mener jeg, at der ikke er ført Bevis for det modsatte, og jeg finder, at der endogsaa maa siges at være overveiende Sandsynlighed for, at den omhandlede Reparation virkelig er foretaget. At Forholdet ikke har kunnet oplyses nøiere end skeet, beror derpaa, at første Maskinist Foss er afgaaet ved Døden, før der var Anledning til at indhente nogen Udtalelse fra ham.

Hvad dernæst angaar Spørgsmaalet om, hvorvidt Hullet har været i en forsvarlig Ballasttank, skal jeg først nævne, at efter den under Sagen fremlagte Tegning af Maskinen og Kjedelrummene paa „Timor", er der en Vandtank under Maskinen, altsaa paa det Sted, hvor Lækken har været. Videre har to engelske Ingeniører, der forestod Reparationen af „Timor" før Skibets Afgang fra Shields, erklæret, at de har nøie Kjendskab til Fartøiet, og at der var en Ballasttank under Skibets Maskine og en anden under dets Kjedler. Og tvende andre Ingeniører, som besigtigede Skibet i Shields, og som er afhørt og edfæstede som Vidner under Thingsvidnet, har ligeledes forklaret, at Fartøiet havde tre Ballasttanker, nemlig en i Agterrummet, en i Maskinrummet og en tredie under Kjedelen. Disse Vidner har videre forklaret sig om Indredningen af Tanken under Maskinen og udtalt, at den havde den sædvanlige Indredning; den var udstyret med Rør til 2 Pumper samt Peilerør og 4 Manhul, der befandt sig et i hvert Hjørne af Maskinrummet. Den ene af de sidstnævnte Ingeniører, der ogsaa besigtigede Skibet i Anledning af Klassifikationen i Lloyds, har specielt udtalt, at Vandtanken under Maskinrummet var i meget god Tilstand uden at trænge nogen Reparation; der var ikke Aabninger i Bunden af Tanken, der kunde tjene som Forbindelse med Brønden agtenfor Tanken. Vidnet fyldte Tanken med koldt Vand for at undersøge, om alt var i Orden og Overdelen af Tanken tæt. Ballastpumpen viste

sig at være i god Orden. Lænsepumpen kunde ikke prøves, da Skibet ikke havde Damp oppe, men den var i fuld Orden, idet dens enkelte Dele blev taget fra hinanden og undersøgte.

Ved de her nævnte Oplysninger finder jeg det tilstrækkelig bevist, at Skibet ved Afgangen fra Shields i de sidste Dage af 1896 under Maskinen havde en Ballasttank i fuld Orden i enhver Henseende. Og jeg kan ikke finde, at de Forklaringer, der foreligger dels fra endel af Skibets Besætning og dels fra Værksmester Balchen med Hensyn til denne Tanks Tilværelse og Beskaffenhed, kan godtages som Bevis for, at Tanken ved Skibets Afgang fra Stavanger har været i ubrugbar Forfatning. Det er forsaavidt forklaret af 3die Vidne, der forrettede som anden Maskinist indtil efter Skibets Ankomst til Stavanger, at Rummet under Maskinen vistnok var bygget som Vandtank, men at det ikke havde været benyttet og ikke kunde benyttes hertil, idet der ikke fandtes særskilte Lænserør, men Løigatter for og agter, der satte Tanken i Forbindelse med Lænsebrøndene. Men at Tanken skulde have saadanne Aabninger, modsiges af 7de Kontravidne, Fyrbøder Strømme, der ligeledes udtaler, at Tanken havde særskilte Lænserør. Videre har flere Vidner, deriblandt 3die Kontravidne, forklaret, at Hullet i Tanktoppen manglede Laag, eller ialfald Laag, som kunde tilskrues. Men det er forsaavidt efter disse Vidners Forklaringer iøvrigt ikke usandsynligt, at deres Udtalelser beror paa en Feiltagelse, idet de kan have forvexlet Aabningen i selve Tanktoppen med Aabningen i det ovenfor liggende Gulv under Maskinrummet. Det er specielt paa det Rene, at 3die Kontravidne overhovedet ikke har været under dette Gulv, altsaa hverken nede i Tanken eller i det Rum, som maa antages at have været mellem Tanktoppen og det ovenfor liggende Gulv. Værksmester Balchen, hvis Udtalelser har været paaberaabt, idet disse gaar ud paa, at den omhandlede Tank i hvert Tilfælde ikke skulde være brugt som saadan eller skikket dertil, har senere oplyst, at heller ikke han har været under det nævnte Gulv, men alene har stukket Hovedet ned gjennem Aabningen. Og endelig har 9de Kontravidne, Fyrbøder Svendsen, forklaret, at han før Skibets Afgang fra Stavanger tilskruede Ballasttanken, hvilket nærmere forklares at være den Tank, der er ret under Maskinen. At det virkelig forholder sig saa, at det er Hullet til den omtvistede Tank, som dette Vidne har tilskruet, bliver saameget mere sandsynligt derved, at anden Styrmand Abrahamsen, der kun har Kjendskab til to Tanker, nemlig under Kjedel

rummet og i Agterrummet, har forklaret, at han saa, at Ballasttankerne før Fartøiets Afgang blev tilskruede af Maskinist Foss og dennes Søn. Herved maa altsaa sigtes til de to øvrige Tanker, og da disse blev tilskruede af Foss og dennes Søn, maa det være den mellemste Tank, der er tilskruet af Svendsen.

Under disse Omstændigheder finder jeg, at der vistnok hersker adskillig Uklarhed med Hensyn til den omtvistede Tank, dennes Indretning og Benyttelse. Men jeg er i hvert Tilfælde ikke i nogen Tvivl om, at der ikke kan siges at foreligge Bevis for, at Tanken ikke har været i brugbar Stand eller ikke har været tilskruet ved Afgangen fra Stavanger. Jeg finder det endog snarest sandsynligt, at Tanken har været i Orden, særlig under Hensyn til, at det er vanskeligt at angive nogen Grund, hvorfor man i de to Maaneder, der var hengaaet efter Skibets Afreise fra England, — ved hvilken Tid Tanken er oplyst at have været i fuld Orden — skulde have gjort denne ubrugbar.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Sjørettens Dom maa blive at stadfæste, idet der for Høiesteret ikke foreligger nogen Tvist med Hensyn til Beløbets Størrelse eller Renteberegning.

Hvad Sagens Omkostninger angaar, antager jeg, at disse efter Sagens Beskaffenhed bør ophæves, derunder ogsaa Omkostningerne ved det paaankede Overskjøn; om disse antages det dog overflødigt at udtale noget specielt i Konklusionen.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom:* Jeg er i det væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg vil dog ikke have udtalt noget angaaende det Spørgsmaal, om Rederiet efter Planens § 28 havde nogen Pligt til efter Policens Afsluttelse den 19de December 1896 at give Sjøforsikringsselskabet Meddelelse om de senere indtrufne Detaljer ved Besigtigelsen og Klassifikationen, hvis disse Detaljer kunde antages at have været af Betydning for Overtagelsen af Forsikringen.

Assessor *Birkeland:* Jeg er paa samme Maade enig.

Assessorerne *Motzfeldt* og *Thoresen,* extraordn. Assessor, Generalauditør *Broch* og Assessor *C. Hansteen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Dampskibet „Timor“, bygget 1872 i Newcastle, stort 1363 Tons, blev i Oktober 1896 kjøbt af Citantskabet mod Bundbesigtigelse, som blev udført af Repræsentanten for Norsk Veritas og Lloyd. Skibet rostes, blev doksat, repareret fra 30te November til 26de December 1896 og fik den 28de December 1896 Forlængelse i engelsk Lloyd paa sin Klasse 100 A 1 i 4 Aar, mod at Ballasttanken i Agterrummet blev besigtiget og, om nødvendig, repareret inden ca. 2 Maaneder derefter. Skibet afgik derefter fra England til Livorno med Kul, blev paa Veien læk, idet der sprang et Par Nagler i Agterpigen og et Hul i Ballasttanken under Maskinen. I Livorno blev Naglerne i Agterpigen atter indsat og Hullet i Tanken blev proppet, Cement lagt over og alt afstemplet mod Tankens Top, saaledes at Skibet, da det derefter gik fra Trapani til Stavanger med Saltlast var tæt og vedblev at være tæt paa hele Reisen. Til Stavanger ankom Skibet i Slutningen af Februar 1897 og lossede der sin Saltlast. Et Par Dage efterat Skibet var kommet til Stavanger, opdagedes der af Maskinfolkene en ny Læk i Ballasttanken under Maskinen, som da blev tættet, idet der blev indslaaet en Træprop i Hullet. Hvorvidt denne Reparation senere blev forandret ved Afstempling, hvorom der mellem Parterne er Tvist, er ikke ganske bragt paa det Rene. Herom mere nedenfor.

Den 12te Marts 1897 afgik Skibet i Ballast til England „i alle Dele i god Stand“, som i Skibsjournalen anført, men allerede samme Dags Aften Kl. $7^1/_2$ viste det sig, at det var sprunget læk og trods Arbeide med at holde det over Vande maatte det forlades af de ombordværende den 13de Marts. Skibet sank derefter i Nordsjøen den 14de Marts.

„Timor“ blev i 1896 af Assurancekomiteen i Christiania taxeret til Kr. 250 000 og blev derefter i December s. A. assureret for denne Sum, men for Totalforlis for Kr. 181 000. I Stavanger Sjøforsikringsselskab var Skibet af denne Sum forsikret mod Totalforlis for Kr. 16 000 for 1 Aar fra 22de December 1896 til 21de December 1897, og har nu under denne Sjøretssag „Timor“s Rederi saggivet Stavanger Sjøforsikringsselskab til Betaling af dette Beløb Kr. 16 000 med 6 pCt. Rente og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger, Subsidiært har Indstævnte paastaaet, at der fra den paastaaede Fordring maa blive at fradrage Kr. 350, som Citantskabet skylder Indstævnte for Assurancepræmie.

Iethvertfald protesterer Indstævnte mod de paastaaede 6 pCt. Rente.

Indstævnte har til Støtte for sin principale Paastand anført, at efter Sjøforsikringsplanens § 28 skal enhver Omstændighed, der kan være af Betydning ved Bedømmelse af den Risiko, som en Assurandør paatager sig, og af Vilkaarene for Forsikringens Overtagelse, af den, der ønsker Forsikring, opgives for Assurandøren, forsaavidt Omstændighederne ere bekjendte for den, der andrager om Forsikringen.

Dette paastaar Indstævnte, at Citantskabet ikke har gjort.

Indstævnte paastaar, at „Timor“s Skrog og Ballasttanker ikke bleve besigtigede i 1896 og benægter Indstævnte, at „Timor“s Klasse blev fornyet i 1896.

Dette skulde efter Indstævntes Paastand været meldt Indstævnte, ligesom Indstævnte skulde været meldt Klassificeringens Gang, hvorom alt Ind-

stævnte var holdt i Uvidenhed. Ligeledes paastaar Indstævnte, at der er ført en Korrespondance mellem Citantskabet og Lloyd, hvormed Indstævnte burde været bekjendt og Undladelsen heraf fremstiller sig efter Indstævntes Paastand som bevidst og forsætlig Fortielse for at fremme en Forsikring, som ellers neppe var kommet istand.

Lloyds Tilladelse til at lade „Timor" gaa med sin midlertidige Klasse var ogsaa betinget af, at Skibet vendte tilbage til England inden ca. 2 Maaneder fra 28de December 1896; men da Afreisen fra Stavanger til England først fandt Sted den 12te Marts, formener Indstævnte, at Skibets Klasse da maatte ansees udløben. I Forbindelse hermed har Indstævnte paastaaet, at Skibet indtog Last i Stavanger til England.

Dette sidste vil Retten strax gjøre opmærksom paa, ikke forholder sig saa. „Timor" gik ballastet fra Stavanger.

Endvidere har Indstævnte paastaaet, at „Timor" i sin hele Længde har været medtaget og ikke sjødygtigt. Indstævnte henviser til, at Skibet sprang læk paa Reisen til Livorno baade i Agterpigen og Ballasttanken og formener, at Hullet i Ballasttanken burde været udbedret i Stavanger, før Skibet gik til England. At Skibet sprang læk, medens det henlaa i Stavanger, og at da det nye Hul i Ballasttanken kun blev tættet med en Træplug, som Indstævnte paastaar, finder Indstævnte uforsvarlig og denne Skade, som Indstævnte paastaar, at Skibets Kaptein, der var Medeier i Skibet, kjendte til, paastaar Indstævnte, burde været meldt det, hvilket ikke blev gjort.

At Skibets Kaptein kjendte til sidst omhandlede Lækage formener Indstævnte fremgaar af 6te Vidnes Prov.

Citantskabet har imod Indstævntes Anførsler og Paastande anført, at det er enhver Assurandørs Sag at gjøre sig saavidt mulig bekjendt med den Risiko, der anbydes til Assurance, og i nærværende Tilfælde havde Indstævnte fuld Adgang til Lloyds Register, at faa Rede paa „Timor", og paastaar Citantskabet derhos, at der blev meddelt Indstævnte enhver Oplysning, som var Citantskabet bekjendt angaaende Skibet og benægter, at der blev noget fortiet. Specielt benægter Citantskabet, at der var bleven ført nogen Korrespondance mellem det og Lloyd angaaende Skibets Klassificering, saaledes at Indstævntes Tale om bevidst og forsætlig Fortielse, er grebet ganske ud af Luften.

At Skibets Kaptein kjendte til den Lækage, som opstod i Stavanger, benægter ogsaa Citantskabet og henviser til Kaptein Hansens Forklaring i samme Retning under Sjøforklaringen.

Citantskabet har dokumenteret, at „Timor" i November og December i England fik en ordentlig Reparation saavel paa Skrog som Kjedler og Maskine, og at det blev besigtiget saavel paa Skrog som iøvrigt af Lloyds Surveyor, og at det derefter fik sin Klasse 100 A 1 fornyet paa 4 Aar paa Betingelse af, at Toppen af Ballasttanken skulde blive besigtiget og, om fornødent, repareret inden ca. 2 Maaneder fra den 28de December 1896, og har fremlagt Erklæring fra Lloyds Surveyor om, at der antagelig intet havde været til Hinder for, at denne Termin var bleven udstrakt til 3 à 4 Maaneder, om Citantskabet havde ønsket det. Det var Citantskabets Forslag, at Tiden blev sat til ca. 2 Maaneder, da Fartøiet laa under Certeparti, og der var Vanskeligheder for at tømme Ballasttanken. De dengang afsluttede

Certepartier lød paa Reise fra England til Livorno med Kul og fra Trapani til Stavanger med Salt.

Citantskabet formener, at det var uden Interesse for Indstævnte at faa Underretning om, at Toppen paa Ballasttanken skulde besigtiges efter ca. 2 Maaneder, naar Lloyd havde besigtiget Skibet og forlænget dets Klasse. Citantskabet benægter, at „de ca. 2 Maaneder" er overskredet, idet det formener, at der fra 28de December 1896 til 14de Marts 1897 er ca. 2 Maaneder, naar Hensyn tages til, under hvilke Forhold dette Tidsmaal blev sat.

At „Timor" var usjødygtigt, benægter Citantskabet og paastaar, at det maatte være Indstævntes Sag at bevise dette, hvilket Indstævnte ikke har kunnet. Citantskabet paastaar, at Lækagen udbedredes i Livorno paa fuldt forsvarlig Maade og henviser til 6te Vidnes Udtalelse derom. Ligesaa paastaar det, at Lækagen i Stavanger blev repareret ganske paa samme Maade som Lækagen i Livorno, og henviser derom til 7de Kontravidnes Forklaring om, at Maskinist Foss sagde, at han skulde reparere Lækagen ordentlig, før Skibet gik fra Stavanger og hans senere Udtalelse om, at han havde repareret Hullet, saa alt var „all right", ligesom ogsaa til 6te Vidnes Erklæring om, at han fandt den foretagne Reparation fuldt forsvarlig. 6te Vidne fandt Reparationen i Stavanger upaakrævet, da den midlertidige Reparation fandtes forsvarlig og udtalte Vidnet, at „Timor" var en 1ste Klasses Risiko, naar de to Huller blev reparerede. „Timor" kunde efter Citantskabets Paastand ikke komme i Dok i Bergen, da Dokken var for kort.

Citantskabet fastholder, at Kaptein Hansen var ubekjendt med Lækagen i Stavanger.

Citantskabet henviser til, at samtlige Vidner, der derom have forklaret sig, have udtalt, at Skibet var i alle Dele i forsvarlig og sjødygtig Stand, og til at ingen af Skibets tidligere Mandskaber havde nogen Betænkelighed ved paany at gaa med Skibet.

Citantskabet benægter, at de to Huller i Ballasttanken, der vare udbedrede, var Aarsagen til, at „Timor" sank. Disse Huller vare saa smaa, at de ikke kunde bevirke, at „Timor" i en Fart blev fyldt. Hvorledes Skaden er opstaaet, er, efter Citantskabets Mening, ufatteligt; men antagelig er den opstaaet i Agterrummet.

Retten skal bemærke, at den ikke finder, at Citantskabet, da det assurerede „Timor", fortiede nogen Oplysning angaaende Skibet, som kunde have nogen Indflydelse paa Spørgsmaalet om Overtagelse af Risikoen, og allermindst kan der med Rette siges, at Citantskabet bevidst og forsætlig fortiede noget.

Assurancen blev tegnet den 19de December og Klassen blev fornyet den 28de s. M. Som man af de fremlagte Dokumenter vil se, fik „Timor" i November og December i England grundigt Eftersyn og en ordentlig Reparation paa Skroget, hvorefter Lloyds Surveyor erklærede, at Maskinen og Kjedlerne vare i god, fuldstændig og sikker Tilstand, og at Skibet var i god og tilfredsstillende Tilstand, dog saaledes, at den dobbelte Bund i Agterrummets Ballasttank, der ikke da blev besigtiget, skulde blive at besigtige inden ca. 2 Maaneder derefter.

Af Lloyds Register kunde Indstævnte faaet og har formentlig ogsaa faaet al den Oplysning om Skibet, der kunde være af Interesse for Spørgsmaalet om Assurancen, og at Citantskabet senere — efter at have faaet Ski-

bets Klasse fornyet — ikke gjorde Indstævnte udtrykkelig opmærksom paa, at der stod tilbage for Lloyd at undersøge Indredelen af den ene Ballasttank, kan ikke bebreides Citantskabet, da dette maatte fremstille sig for det som en uvæsentlig Sag, da jo Lloyd, der, som bekjendt, er meget streng i sine Fordringer, havde fornyet Klassen paa nævnte Betingelse.

At den satte Frist, ca. 2 Maaneder, skulde være overskredet derved, at der gik 2½ Maaned hen, før Skibets Vandtank kunde være besigtiget, kan Retten heller ikke medgive.

Under de Omstændigheder, hvorunder Tiden blev sat til ca. 2 Maaneder, nemlig at det var efter Rederiets Forslag, at denne Frist blev sat, da „Timor" havde 2 Certepartier paa Kjølen og da man har Erklæring fra Lloyd om, at der vilde være bleven indrømmet baade 3 og 4 Maaneder, om dette havde været begjært, finder Retten, at 2½ Maaned er en lempelig Beregning for ca. 2 Maaneder.

Med Hensyn til „Timor"s Sjødygtighed, da det blev assureret den 19de December 1896 og da det udgik fra England, maa det ansees paa det Rene, at den var i fuld sjødygtig Stand efter tilendebragt Besigtigelse og Reparation, idet man derfor har den Garanti, der kunde haves i Lloyds Klassificering, og med Hensyn til Skibets Sjødygtighed, da det den 12te Marts 1897 udgik fra Stavanger, skal Retten bemærke, at efterat det et Par Maaneder tidligere var bleven saa overhalet og repareret, som det var bleven, er der al Grund til at udtale, at det var i sjødygtig Stand, og herpaa gaar ogsaa alle de Vidners Udsagn ud, der have forklaret sig herom, saaledes baade de Mandskaber, der fortsatte at fare med Skibet fra Stavanger som ogsaa Mandskaber, deriblandt den tidligere Kaptein, der forlod Skibet i Stavanger og 6te Vidne, Værksmester Balchen, der besigtigede Skibet en 3 Ugers Tid før det afreiste, erklærede det for en 1ste Klasses Risiko, naar de 2 Huller i Vandtankerne bleve ordentlig reparerede.

Med Hensyn til disse Huller skal bemærkes, at det første Hul der opstod paa Reisen til Livorno efter alles Udtalelser blev foreløbig forsvarlig tættet, og viser dette sig bedst deraf, at Skibet med fuld Saltlast fra Trapani til Stavanger var ganske tæt. Hvorledes det forholder sig med Reparationen af det andet Hul er ikke ganske paa det Rene. Det var ca. ½ Tomme stort og blev foreløbig tættet med en Træplug.

Første Maskinist ombord udtalte, efter hvad et Vidne har forklaret, at han senere vilde reparere Hullet ordentlig, og har derefter senere til et andet Vidne udtalt, at han havde repareret det og at alt var „all right". Denne Maskinist er senere død. At Maskinisten havde repareret Hullet paa samme Maade, hvorpaa det andet Hul var repareret, synes ogsaa med Bestemthed at fremgaa af 6te Vidnes, Værksmester Balchens Prov, idet denne har forklaret, at sidstnævnte Hul var udbedret omtrentlig paa samme Maade som det andet Hul, og fandt han sig fornøiet med den Maade, hvorpaa dette var gjort. Han tillægger dog, at han ikke kunde se, om Hullet var godt tættet, da der var formeget Vand i Bunden.

Skibets Kaptein har bestemt benægtet, at han kjendte til omhandlede Hul eller hørt Tale om samme før han kom tilbage til Stavanger.

Sjette Vidne har imidlertid udtalt, at han med Bestemthed tror, at han efter endt Besigtigelse gjorde Kaptein Hansen bekjendt med Hullet; men dette benægter Hansen med ligesaa stor Bestemthed og et Vidne har for-

klaret, at Kaptein Hansen var gaaet fra Borde, da 6te Vidne kom paa Dæk efter Besigtigelsen.

At Rederiet var bekjendt med Hullet, er ikke paastaaet, ligesom det maa antages sikkert, at Rederiet var ubekjendt hermed.

Retten maa altsaa gaa ud fra, at der var al Grund til at anse Skibet sjødygtigt, da det udgik fra Stavanger; thi selv med det lille Hul i Bunden, viste det sig jo, at Skibet med Lethed kunde holdes tæt, se herom ogsaa 7de Vidnes Forklaring.

At Skibet, som af Indstævnte paastaaet, skulde være aldeles medtaget fra Ende til anden, kan vistnok ikke forholde sig saa efter den Undersøgelse, som var bleven foretaget af Lloyd og efter de Attester, som Surveyor har meddelt Skibet.

Muligheden og Sandsynligheden for, at der var en eller et Par Bundplader, der var svage, er der jo nu, men efter alt, hvad der er oplyst, kan der intet bebreides Citantskabet for, at det lod Skibet gaa fra Stavanger til England.

I Stavanger eller Bergen kunde Skibet paa Grund af sin Længde ikke doksættes.

Aarsagen til, at Skibet blev saa læk, at det sank, er ikke oplyst. Det er uklart, enten den hovedsagelige Lækage opstod under Maskinrummet eller i Agterrummet; idet enkelte af Vidnerne har forklaret, at efterat det vandtætte Skod til Agterrummet var lukket, slog Vandet høiest i Maskinrummet, medens enkelte Vidner har forklaret, at Vandet slog lige høit i Agterrummet som i Maskinrummet, medens atter Styrmand Berg har provet, at Lækagen opstod i Agterrummet (se ogsaa Udskrift af Maskindagbogen, Sjøforklaringen S. 14).

Flere af Vidnerne har dog forklaret, at de antog, at den væsentligste Lækage var under Maskinrummet. Der var Storm og høi Sjø, da Skibet sprang læk.

Hvilken Pris Citantskabet i sin Tid gav for „Timor", har ingen Indflydelse paa denne Sag. Det er, som sagt, Assurancekomiteen i Christiania, der i sin Tid satte Taxten paa Skibet. Citantskabet har fremlagt en Erklæring fra et engelsk Firma om, at det i December 1896 var buden £ 8000 for „Timor", men refuserede det.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at Indstævnte maa tilpligtes at betale det paastævnte Beløb efter Fradrag af tilgodehavende Assurancepræmie, Kr. 350,00 hos Citantskabet, hvilket er erkjendt.

Fra Sjøretsinkaldelsen den 15de Juni 1897 forrentes det tilkjendte Beløb med 4 pCt. Rente, ikke som af Citantskabet paastaaet med 6 pCt.

Sagens Omkostninger ophæves.

T h i k j e n d e s f o r R e t:

Stavanger Sjøforsikringsselskab bør til Dampskibet „Timor"s Rederi at betale 15 650 — femten Tusinde sex Hundrede og femti — Kroner med 4 pCt. Renter deraf fra 15de Juni 1897 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det Idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang.

Henrik Finne. *C. H. Pedersen.* *J. Pedersen.*

40.

Dom, afkunnad af Rådstufvurätten i Westervik den 28 Maj 1900.

Sjökaptenen Edvin Bengtsson i Stockholm

mot

Fiskhandlanden C. J. Lundberg i Westervik.

Ångaren „Transport", förd af käranden, råkade vid passerandet af Stegeholms kanal (Westervik) få trossar och ketting, tillhörande en af svaranden i kanalen utsatt ålhomma, isnärjda i sin propeller, hvarigenom förorsakades ett dygns uppehåll samt utgifter för trossarnes och kettingarnes borttagande m. m. Rådstufvurätten ansåg svaranden pligtig att ersätta de af käranden fordrade beloppen och dömde svaranden utgifva ersättning med kr. 645,70 jemte ränta äfvensom ersättning för kärandens kostnader å målet med kr. 288,40.

Enär genom hvad svaranden medgifvit samt i öfrigt i målet förekommit måste anses utredt, att svaranden den 8 September 1899, då käranden med ångfartyget „Transport" passerade Stegeholms kanal, uti kanalen haft en ålhomma utsatt samt att vid passerandet af kanalen trossar och ketting tillhörande homman insnärjts uti fartygets propeller, hvarigenom fartyget förorsakats ett dygns uppehåll samt utgifter för trossarnes och kettingens borttagande med mera, ty och som svaranden måste anses vara pligtig att ersätta käranden den derigenom uppkommande skadan samt svaranden icke haft något att anmärka mot de af käranden fordrade ersättningsbeloppen, pröfvar Rådstufvurätten, som lemnar svarandens invändning utan afseende, rättvist förpligta svaranden att mot qvitto till käranden genast utgifva fordrade sexhundra fyratio fem kronor 70 öre med fem procents ränta derå från den 21 December 1899 tills dess betalning sker, hvarjemte svaranden skall med tvåhundra åttio åtta kronor 40 öre godtgöra käranden hans kostnader i målet. Som ofvan.

På Rådstufvurättens vägnar:

Axel Rune.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 13	Aargang I	1900

41.

Dom, afsagt af Kragerø Sjøret den 31te Januar 1900.

Skibsfører A. Gjærde

mod

Skibsreder Peder Rinde, som bestyrende Reder og Medreder af Bark „Thorgny".

Ifølge skriftlig Kontrakt kjøbte Citanten af Indstævnte $^{25}/_{100}$ Parter i et Skib for en nærmere fastsat Betaling, og det fastsattes bl. a. yderligere i Kontrakten, at Citanten skulde overtage Førerposten. Dette skete ogsaa, men efter omtrent et Aars Forløb blev han afskediget som Fører. Denne Afskedigelse ansaa Citanten for uberettiget og anlagde derfor nærværende Sag. Retten udtaler, at ihvorvel en *Førerret* ikke var direkte forbeholdt, saa maatte det dog antages at være Meningen, at Citanten ikke blot skulde antages som Skipper paa almindelige Opsigelsesvilkaar, men at der skulde tilsikres ham en virkelig Ret til at føre Skibet, saa at ikke Sjøfartslovens Bestemmelse om *vilkaarlig* Afskedigelse kunde finde Anvendelse paa ham. Retten fandt forøvrigt, at der i Citantens Forhold forelaa fyldestgjørende Grund til Afskedigelse, og at denne derfor efter Omstændighederne havde været berettiget.

Under 4de September 1897 blev der mellem Sagens Parter, Skibsfører A. Gjærde og Storthingsmand og Skibsreder Peder Rinde indgaaet saadan Kjøbekontrakt:

„1. P. Rinde overdrager til Kapt. A. Gjærde $^{25}/_{100}$ Parter — $^{1}/_{4}$ Del i Skibet — af sin eiende Andel i Bark „Thorgny". Skibet overtages i Liverpool i den Stand, Skibet der befindes".

„2. Kapt. A. Gjærde betaler for denne ¼ Del 5000 Kr. Kontant eller betryggende Vexel, hvoraf Diskontoen i Tilfælde betales af Kapt. Gjærde, ligesom Kapt. Gjærde overtager en tilsvarende Andel af Skibets Fællesgjæld 7000 Kr., samt forøvrigt i alle Dele som de øvrige Redere i Assurance o. l.“

„3. Kapt. Gjærde overtager Førerposten paa Skibet paa samme Vilkaar som foregaaende Skippere med en Hyre af 80 Kroner maanedlig og 4 pCt. af Bruttofragten“.

I Henhold til denne Kontrakt blev Citanten Eier af ¼ Part i omhandlede Fartøi, ligesom han ogsaa førte dette, indtil det Høsten 1898 gik i Oplag, og blev det nu liggende hjemme i Kragerø, efterat der i Vinterens Løb var foretaget endel Reparationer indtil den 17de Juni 1899, da det afseilede til England, efterat en ny Skipper var sat ombord i Fartøiet, idet Citanten A. Gjærde kort forinden af Indstævnte P. Rinde var bleven afskediget som sammes Fører.

Ved denne Afskedigelse, som Citanten formener staar i ligefrem Strid med den oven citerede Kontrakt, anser denne sig brøstholden, ligesom han ogsaa formener, at hans Ret som Medreder i Fartøiet er krænket ved den Maade, hvorpaa Indstævnte, P. Rinde, som korresponderende Reder af Bark „Thorgny“ har forvaltet Rederiets Anliggender.

Efter en forudgaaet Beskikkelse har Citanten ved Sjøretsstævning af 5te Juli 1899 saggivet Indstævnte, P. Rinde, som bestyrende Reder og Medreder af Bark „Thorgny“ og ved Sagens Inkamination ved Sjøret den 15de s. M., efter Fremlæggelse af forskjellige Dokumenter, hvoriblandt ovennævnte Kontrakt og Beskikkelse, en Skrivelse fra Kragerø Toldkammer, udvisende at Fartøiet ved Udklareringen den 17de Juni f. A. til London ikke havde noget Nationalitetsbevis, samt en Kontokurant af Regnskaberne med Bark „Thorgny“ af Kaptein A. Gjærde, og, efterat Rettens Forligsmægling forgjæves var anstillet, indladt Sagen under Dom, idet han har nedlagt saadanne Paastande:

1. At Skib „Thorgny“s Rederi eller Storthingsmand P. Rinde, eller begge in solidum tilpligtes at betale Citanten, Kaptein A. Gjærde, i Erstatning for Misligholdelse af Kjøbekontrakten af 4de September 1897 og hans uberettigede Afsættelse som Skib „Thorgny“s Fører (Sjøfartslovens §§ 13 og 65), hvorunder ogsaa baade det Tab, Citanten har lidt ved at Skibet har henligget hersteds i ca. 5 Maaneder, som det Tab, han vil lide i Fremtiden ved, trods nævnte Kontrakt, ikke at komme i Besiddelse af

Førerposten — enten med en Sum en Gang for alle efter Skjøn af Sjøretten eller af uvillige Mænd optaget paa Indstævntes Bekostning samt Renter af Opgjørsbeløbet og Sagens Omkostninger med et tilstrækkeligt Beløb, — eller

2. at „Thorgny“s Rederi opløses (Sjøfartslovens §§ 22, 3die Passus, og 23) og at Citanten hos Indstævnte tilkjendes de af ham for hans $^{25}/_{100}$ Parter i Skibet udlagte Kontanter Kr. 5 000,00 tilligemed Renter eller ogsaa i Tilfælde den paa hans Parter faldende Andel af Auktionsbeløbet o. s. v. som i første Paastand fra Ordene: „i Erstatning for Misligholdelse af Kjøbekontrakten“ og ud, idet alt bibeholdes, — eller

3. at Indstævnte, Peder Rinde, tilpligtes under en løbende Mulkt til Skaatø eller Kragerø Fattigkasse at indløse de af ham ved Kjøbekontrakt af 4de September 1897 til Citanten solgte $^{25}/_{100}$ Parter af Skibet qu. efter en Pris af Kr. 5 000,00, hvilken er den Betaling, Citanten kontant erlagde for Parterne inclusive Førerposten samt Renter af Beløbet til Betaling sker og til at betale Citanten Processens Omkostninger skadesløst.

Denne sin Paastand 3 har Citanten dernæst i Indlæg af 6te Oktober 1899 i Henhold til taget Forbehold ved Sagens Deduktion omformet saaledes:

At Indstævnte, Peder Rinde, tilpligtes under en løbende Mulkt til Skaatø eller Kragerø Fattigkasse at indløse de af ham ved Kjøbekontrakt af 4de September 1897 til Citanten solgte $^{25}/_{100}$ Parter af Bark „Thorgny“ efter en Pris af Kr. 5000,00, hvilket er den Betaling, Citanten kontant erlagde for Parterne inclusive Førerposten samt Renter af Beløbet, indtil Betaling sker og til at erstatte ham hans Tab for Misligholdelse af Kjøbekontrakten af 4de September 1897 og hans uberettigede Afsættelse som Skib „Thorgny“s Fører (Sjøfartslovens §§ 13 og 65), hvorunder ogsaa baade det Tab, Citanten har lidt ved at Skibet har henligget hersteds unødig uvirksomt i ca. 5 Maaneder, som det Tab han vil lide i Fremtiden ved, trods Bestemmelserne i nævnte Kontrakt, ikke mere at komme i Besiddelse af Førerposten, enten ved en Sum en Gang for alle efter Skjøn af Sjøretten eller af uvillige Mænd optaget paa Indstævntes Bekostning samt Renter ogsaa af dette Opgjørsbeløb og Sagens Omkostninger skadesløst.

Sluttelig har Citanten i sit sidste Indlæg af 13de November 1899, foranlediget ved at Skib „Thorgny“ under Sagens Gang

er forlist og er bleven Vrag, i Tilslutning til foranstaaende sine Paastande nedlagt saadan Paastand:

At ved Opgjøret mellem Parterne bliver Skibets Taxt i Helhed at lægge til Grund tilsvaret af Rederiet eller Hr. Rinde personlig eller af begge in solidum.

Indstævnte, Peder Rinde, har taget til Gjenmæle i Sagen og nedlagt saadan Paastand:

1. At „Thorgny"s Rederi frifindes for Citantens Tiltale i denne Sag.

2. At Rederiet tilkjendes et tilstrækkeligt Beløb i Forsvarsomkostninger, og

3. at Citanten ilægges en passende Mulkt til Statskassen for unødig Trætte.

Som allerede bemærket, anker Citanten for det første over, at han i Strid med den med Indstævnte oprettede Kontrakt, hvorved han formener, at han er tilsikret Førerret til Skib „Thorgny", uden Grund og Opsigelse er bleven afskediget som Skibsfører, og at dette endog er skeet ganske vilkaarlig af Indstævnte alene, uden derom fattet Beslutning i Rederimøde og dernæst i Egenskab af Parthaver i nævnte Fartøi over den Maade, hvorpaa Skibet er bleven bestyret af den korresponderende Reder, Indstævnte, med Hensyn til hvilket sidste han specielt besværer sig over, at den korresponderende Reder ei skal have aflagt ordentligt Regnskab, at han har ladet Skibet ligge i Uvirksomhed i de første ca. 5 Maaneder af det forløbne Aar, og at han, da han endelig lod Skibet komme i Fart, lod det afseile uden at medhave noget Nationalitetsbevis.

Retten skal foreløbig bemærke, at naar Citanten til Støtte for sin Paastand bl. a. ogsaa har fremlagt og henvist til den før nævnte Kontokurant, og der under Sagen senere er fremlagt forskjellige Regnskaber vedkommende Skibets Fart i den Tid, Citanten har været sammes Fører samt vedrørende den Skibet ifjor Vinter overgaaede Reparation her hjemme, og begge Parter nærmere har gaaet ind herpaa og paa forskjellige Poster af bemeldte Kontokurant, da formenes dette Parternes Mellemværende at maatte holdes udenfor nærværende Sag, forsaavidt at der herfor ei kan gives nogen Realitetsdom, men dette i Tilfælde bør blive Gjenstand for et særskilt Søgsmaal, idet dette Opgjør ligesaalidt skjønnes omfattet af den til Grund for Søgsmaalet liggende Beskikkelse og Stævning og den i Henhold hertil anstillede Forligs-

mægling i Sagen som medtaget i Citantens forskjellige vidtløftige og forøvrigt temmelig uklare Paastande.

Hvad Citantens Stilling som Fører af Skib „Thorgny“ angaar, da indeholder den foran citerede Kontrakt mellem ham og Indstævnte, P. Rinde, af 4de September 1897 vistnok ikke nogen direkte og ligefrem Udtalelse om, at Citanten skal have *Førerret* til Fartøiet, men naar hensees til, at Kontrakten ikke blot handler om Citantens Overtagelse af Førerposten paa nærmere angivne Vilkaar, men samtidig ogsaa indeholder et Salg af en større Part i Skibet fra Indstævnte til Citanten, tror dog Retten at maatte gaa ud fra, at det har været begge Kontrahenters Mening ikke blot at Citanten indtil videre antages som almindelig Skipper, men at han ogsaa tilsikredes en virkelig Ret til netop som Følge af, at han tog en større Part i Fartøiet, at føre Skibet, og at saaledes ikke Sjøfartslovens Bestemmelser om *vilkaarlig* Afskedigelse af en Skibsfører paa ham kan finde Anvendelse.

At dette ved Kontraktens Oprettelse ogsaa har været Indstævntes Forudsætning er heller ikke af denne egentlig bestridt, idet han dog paa den anden Side ikke kan sees ligefrem at have erkjendt, at Citanten ved Kontrakten fik Fører*ret,* men Indstævnte fremholder, at et Rederi aldrig i vore Dage binder sig til en Skipper paa en saadan Maade, at han skulde være uafsættelig, hvordan han end maatte opføre sig, og i nærværende Tilfælde har Citanten, paastaar Indstævnte, lagt for Dagen en saadan Grad af Drikfældighed og Forsømmelighed, at han ei forsvarlig kan betroes et Fartøi som Skipper.

Idet Retten er fuldt enig i, at en Skibsfører, der er ansat med Førerret, og som saadan ikke vilkaarlig kan opsiges blot som Følge af, at han har faret uheldig eller lignende, ligesom enhver anden, der ingen saadan Ret er tilstaaet, pligter at vise Orden og Omhu ved det ham betroede Gods, og at han derfor trods sin Førerret uden videre maa kunne afskediges og fjernes, uden derfor at kunne gjøre noget Ansvar gjældende mod Rederiet eller sine Medredere, naar han bevislig har gjort sig skyldig i Svig, Forsømmelighed eller andet slet Forhold i Tjenesten, bliver det i nærværende Tilfælde at undersøge, om et saadant Bevis virkelig er ført.

Hvad angaar den af Indstævnte paastaaede Drikfældighed, som Citanten særlig efter sin Hjemkomst med Skibet Høsten 1898 skal have været henfalden til, da mangler der vistnok ikke paa stærke Udtalelser i Indstævntes Procedure i saa Henseende, lige-

som Retten tror af Citantens temmelig svage Imødegaaelse og Protest mod disse voldsomme Beskyldninger om Drukkenskab at kunne drage den Slutning, at Citanten ikke blot ikke er Totalist — hvad han ligefrem erkjender —, men at han ogsaa under sit Ophold her hjemme siden Høsten 1898 har vist Uregelmæssigheder i sin Vandel i heromhandlede Retning. At han derimod i sin Stilling og Tjeneste som Skibsfører har vist Mangel paa Ædruelighed, benægter imidlertid Citanten bestemt, og mod denne hans Benægtelse har Indstævnte kun temmelig svage Bevisligheder at føre i Marken. Bortseet fra hans egne, vistnok stærke, men dog ubeviste Postulater, har han egentlig kun at paaberaabe en af ham selv affattet til Skibsreder J. Nielsen Valberg rettet Forespørgsel, der er forsynet med dennes Underskrift, men denne saakaldte Erklæring er baade i og for sig for ubestemt til deraf at udlede noget afgjørende med Hensyn til Citantens Drikfældighed, og dernæst kan den som ubeediget og specielt modsagt af Citanten, liden eller ingen Vægt tillægges.

Paa den anden Side formenes ogsaa de af Citanten producerede 2de Erklæringer fra et Par Mæglere i England, hvor han gives et godt Skudsmaal for Orden og Paapasselighed som Skibsfører, at være uden Betydning for Sagen. Forøvrigt er det jo ikke Citanten, der har at føre Bevis for sin Ædruelighed, men Indstævntes Sag at bevise det modsatte. Noget i og for sig fyldestgjørende Bevis for Citantens Drikfældighed, og for at han er henfalden til Drik, ligesaavel i som udenfor Tjenesten som Skibsfører, formenes saaledes ikke af Indstævnte at være præsteret, ihvorvel Retten maa medgive, at efter hvad der under Proceduren af Indstævnte er fremdraget om Citantens Vandel her hjemme siden hans Fartøi gik i Oplag Høsten 1898, og som Citanten ikke ligefrem eller ialfald kun delvis har turdet benægte, kan det for en Skibsreder stille sig noget betænkeligt vedblivende at betro ham Post som Skibsfører, selv om intet andet var at udsætte paa hans Forhold, der skulde berettige hans Afskedigelse, tiltrods for den ham tilkommende Førerret.

Indstævnte paastaar imidlertid ogsaa, at Citanten i flere andre Henseender har gjort sig skyldig i Uorden og Forsømmelighed som Skipper, idet han angivelig aldrig har indsendt ordentlige Regnskaber, ledsaget af Bilag for sin Fart, har paaført Skibet yderligere Gjæld, undladt under Skibets Hjemmeliggen at føre Tilsyn med dette og herved paaført det extraordinære Udgifter, tilbageholdt og benyttet til eget Brug Pengemidler, der

har været ham leveret til Reparationsudgifter og i det hele forsømt at holde Fartøiet i god Skik og Orden. Han paastaar videre, at Citanten er Skyld i, at Fartøiet ved dets Ankomst til England i afvigte Sommer blev beslaglagt, og derved fik endel Udgifter, idet Beslaglæggelsen fandt Sted for en af Citanten under et Ophold i Belize stiftet uordnet Gjæld, ligesom han endelig anker over, at Citanten uberettiget har tilbageholdt Skibets Papirer, specielt dets Nationalitetsbevis og derved ogsaa udsat Rederiet for Ubehageligheder.

At han har tilbageholdt Fartøiets Nationalitetsbevis — andre Skibspapirer har han ikke beholdt og dette er heller ikke bevist —, erkjender Citanten, idet han formente sig berettiget hertil, da han ansaa sig uberettiget afskediget.

Ihvorvel Retten ikke finder en saadan Tilbageholdelse berettiget i og for sig, faar dette dog ingen Betydning ved Afgjørelsen af Spørgsmaalet om Citantens lovlige eller ulovlige Afskedigelse, da denne Vægring ved Nationalitetsbevisets Udlevering falder efter og ikke foran Afsættelsen.

Hvad Aflæggelse af Skibsregnskaberne angaar, anfører Citanten, at naar disse har manglet Bilag, saa har Grunden hertil været, at Indstævnte ikke har forlangt saadanne, uagtet Citanten gjentagende tilbød dette, og et Bevis herfor formener han at ligge deri, at den korresponderende Reder uden Bilagene har udfærdiget Fartregnskaber for Aarene 1897 og 1898 og saaledes godkjendt Citantens nøgne Opgjør.

Hertil har imidlertid Indstævnte bemærket, at det har været umuligt at faa Citanten til at fremlægge Bilag til sine Regnskaber, noget, som enhver Skibsfører uden Opfordring er pligtig til.

Idet Retten er enig i denne Indstævntes sidste Anførsel, og idet Citanten ikke har kunnet godtgjøre, at Indstævnte har frafaldt Krav paa Bilag til Citantens Skibsregnskaber, hvilke Bilag han imidlertid nu under nærværende Sag har fremlagt tilligemed den af ham førte Protokol over sine Indtægter og Udgifter paa de forskjellige Steder, han har været som Skipper ombord i „Thorgny“, maa den ogsaa medgive, at Indstævnte har Grund til at besvære sig over den Maade, hvorpaa Citanten har aflagt sine Regnskaber for Skibets Fart.

At Fartøiets Gjæld er voxet, medens Citanten har staaet som Fører, maa vistnok ansees godtgjort ved de foreliggende Oplysninger, specielt ved det i Udskrift fremlagte Kommissionsforlig — hvis Gyldighed ikke skjønnes afkræftet ved, hvad Citanten

forsaavidt har anbragt — sammenholdt med hvad Kontrakten af 4de Septbr. 1897 oplyser om den da paa Skibet hvilende Gjæld. Men denne Øgning er ikke af Indstævnte bevist kan tilskrives Uduelighed, Forsømmelighed eller andet utilbørligt Forhold fra Citantens Side og kan derfor heller ikke paaberaabes som gyldig Grund for hans Afskedigelse.

Hvad angaar Beskyldningen om manglende Tilsyn med Fartøiet under dets Henliggen hjemme og dermed paaførte extraordinære Reparationsudgifter samt Uorden ombord, da formenes Indstævnte heller ikke herfor at have ført noget fuldstændigt Bevis ved de af ham paaberaabte Erklæringer fra Skibsmester Chr. Thorbjørnsen og Skibets nye Fører, N. L. Andreasen, affattede i Lighed med den tidligere paaberaabte, af J. Nielsen Valberg underskrevne, idet ogsaa disse er ubeedigede og specielt modsagte. Al Betydning tror dog Retten ikke at kunne frakjende disse Dokumenter, naar man henser til, hvad der efter det foran anførte maa ansees bragt paa det Rene angaaende Citantens Mangel paa Ædruelighed under Fartøiets Henliggen hjemme fra Høsten 1898 til udpaa Sommeren 1899.

Naar Indstævnte videre besværer sig over, at Citanten, medens Fartøiet laa under Reparation her hjemme, har tilbageholdt og benyttet til eget Brug Pengemidler, der var ham leverede af Rederiet til Dækning af Reparationsudgifter, da sigter han hermed nærmest til de 450 Kr., som Citanten efter den fremlagte Kontokurant modtog i Marts Maaned. Citanten anfører vistnok herimod, at da dette Beløb er godskrevet Rederiet og er gaaet til Afdrag paa hans angivelig tilgodehavende Hyre, har Indstævnte Intet at beklage sig over.

Herved er dog at bemærke, at Indstævnte slet ikke erkjender, at Citanten har nogetsomhelst tilgode paa sin Hyre, og Retten kan efter hvad der foreligger til Oplysning om dette Punkt af Sagen, specielt at Citanten ingen speciel Benægtelse har fremført mod Indstævntes Anbringende i 1ste Indlæg om, at heromhandlede Beløb blev Citanten anvist, idet denne udtrykkelig oplyste, at Skibsmesteren maatte have Penge og stod og ventede paa disse, ikke komme til andet Resultat, end at det aldrig har været Indstævntes Mening at udbetale Citanten et saavidt stort Beløb til Dækning paa hans — iøvrigt modsagte — Krav, allermindst efter saaledes som Citanten under sit Hjemmeophold havde optraadt, men at tvertimod Pengene udbetaltes ham til paaløbne Reparationsudgifter vedkommende Fartøiet og til intet andet.

Citantens Disposition til eget Brug af dette Beløb formenes derfor aldeles uberettiget, ligesom Retten finder det utilbørligt af ham, at han, som en fremlagt Regning fra Skibshandler Thor Olsen viser, optager Laan paa Skibet bag Rederiets Ryg, specielt paa en Tid, da den korresponderende Reder er hjemme. At Citanten, efterat Indstævnte har produceret denne til Rederiet stilede Regning, anbringer, at dette er hans private Gjæld og heller ikke er opført til Debet for Skibet i hans Kontokurant, kan ikke undskylde Citanten.

Med Hensyn til Anbringendet om, at Citanten ogsaa har forvoldt Rederiet Udgifter og Ubehageligheder ved at Skibet ved dets Ankomst til London sidst afvigte Sommer blev beslaglagt, skal bemærkes, at der vistnok er adskilligt, der tyder hen paa, at den Gjæld, hvorfor Beslaglæggelsen fandt Sted, skriver sig fra et Ophold i Belize under Citantens Førertid, men de af Indstævnte tilveiebragte Bevisligheder herfor er saa mangelfulde, at Retten mod Citantens bestemte Benægtelse ikke tør gaa ud fra som fuldt sikkert, at saa er Tilfældet. Derhos ligger jo Citantens Afskedigelse forud for denne Beslaglæggelse og kan derfor ikke paaberaabes som Afsættelsesgrund, ihvorvel den dog, om det var fyldestgjørende bevist, at den var at tilskrive Citantens Optræden, yderligere vilde tjene til at karakterisere dennes hele Forhold som Skipper.

Uagtet Indstævnte i hele sin Procedure har taget det meget let med at præstere Bevisligheder for sine mange Ankeposter mod Citanten og ganske har undladt ved Vidneforklaringer at søge godtgjort disse, finder dog Retten — om end ikke uden Tvivl —, naar den sammenholder alt, hvad der maa ansees bevisliggjort eller bragt paa det Rene med Hensyn til Citantens hele Forhold som Fører af Skib „Thorgny“ og under dettes Henliggen hjemme ifjor Vinter og Vaar, at maatte give Indstævnte Medhold i, at Rederiet, naar tillige hensees til de strænge Bestemmelser, som gjælder om en Reders Ansvar for en Skibsførers Uagtsomhed, Forsømmelse og Svig, har havt gyldige Grunde til at fjerne ham og dette saa meget mere, som det uimodsagt er anbragt, at Citanten gjentagende Gange forinden Afskedigelsen fandt Sted blev tilkjendegivet, at han ei mere kunde betroes Fartøiet, medmindre han opfyldte specielt stillede Betingelser, og da særlig den, at han blev Afholdsmand, hvilket han ikke har efterkommet.

Nogen Erstatning for Misligholdelse af Kjøbekontrakt af 4de September 1897 og for at være afskediget som Skipper formenes Citanten saaledes ikke at kunne tilkjendes hos Indstævnte.

Naar Citanten derhos besværer sig over, at Indstævnte, Peder Rinde, paa egen Haand har afskediget ham, uden at lade Spørgsmaalet herom afgjøres i et lovligt Rederimøde, da er dette vistnok ikke formelt korrekt, men da Rinde uimodsagt var Eier af mere end Halvdelen i Skibet og saaledes faktisk havde Overmagten i Rederiet, skjønnes ikke denne hans noget egenmægtige Optræden at kunne tillægges nogen Betydning ved Bedømmelsen af Spørgsmaalet om hans eller Rederiets Erstatningspligt.

Foruden Erstatning for det paastaaede Kontraktsbrud og uberettiget Afskedigelse, som altsaa efter det Anførte ikke vil blive Citanten at tilkjende, har Citanten ogsaa paastaaet sig som Medreder erstattet det Tab, han formener at have lidt ved Fartøiets Henliggen i Uvirksomhed i ca. 5 Maaneder, ligesom det ogsaa fremgaar af hele hans Procedure, uden at dog dette har faaet noget bestemt Udtryk i nogen af hans Paastande, at han anser sig berettiget til at trække den ham i Kontrakten af 4de September 1897 betingede Skipperhyre den hele Tid fra Skibet gik i Oplag Høsten 1898, til det igjen kom i Fart i Slutningen af Juni 1899.

Heller ikke i dette finder Retten at kunne give Citanten Medhold.

Med Hensyn til Skibets Ophold her hjemme er der nemlig hverken oplyst, naar den Skibet overgaaede Reparation var fuldført, eller at Skibets fortsatte Henliggen kan tilskrives uforsvarlig Bestyrelse og Disposition fra den korresponderende Reders Side.

Forudsætningsvis maa man vel gaa ud fra, at denne, der jo var Eier af mere end Halvdelen af Fartøiet, kun nødtvungen enten af Konjunkturerne eller af andre Aarsager har ladet Skibet ligge, og kan man end ikke uden videre gaa ud fra, at Grunden til den langvarige Henliggen er, som af Indstævnte paastaaet. udelukkende at tilskrive Citantens eget Forhold her hjemme, ligger det dog, efter alt hvad der er oplyst herom, nær at forudsætte, at Citantens egen Opførsel ialfald har været medvirkende hertil.

At Citanten ikke, medens Skibet ligger i Oplag, kan trække sin fulde Skipperhyre, tror Retten at være en anerkjendt Praxis. Noget andet er det, at en Skipper, naar han ligger hjemme med sit Fartøi oplagt og ubefragtet, faar sig tilkjendt af Rederiet en passende Godtgjørelse for sit Tilsyn med Fartøiet herunder og andet Arbeide ombord; men bortseet fra at herom ingen Paastand er nedlagt, saa er der heller ikke oplyst det fornødne til Rettens eventuelle Fastsættelse af en saadan Godtgjørelse, eller om Citanten i det hele kan have nogetsomhelst Krav herpaa.

Om nogen Opløsning af Rederiet ved Rettens Kjendelse kan der nu alene af den Grund, at Fartøiet under Sagens Gang er forlist, ikke blive Tale, og at ligesaa lidt Citanten kan gives Medhold i den af ham i Indlæg af 13de September 1899 atter ændrede Paastand, som i nogen af de tidligere er en ligefrem Følge af, at Retten gaar ud fra, Rederiet har havt fyldestgjørende Grunde til at afskedige Citanten og til ei vedblivende at betro ham Førerposten.

Indstævnte vil efter dette blive at frifinde for Citantens Tiltale.

Til at tilkjende de Indstævnte Forsvarsomkostninger, finder Retten ikke tilstrækkelig Grund, specielt naar hensees til den lette og overlegne Maade, som han har fundet at kunne fyldestgjøre det ham paahvilende Bevis paa og hvilket Retten, som meldt, ikke uden Tvivl har taget for godt.

Sagens Omkostninger vil derfor blive at ophæve, ligesom Indstævntes Paastand om Mulkt for unødig Trætte af samme Grund ikke findes at burde gives Medhold. Heller ikke antages Citantens Paastand om, at Indstævnte skal idømmes Mulkt for usømmelig Skrivemaade, at burde tages tilfølge.

Retten finder vistnok Indstævntes Procedure langt fra tækkelig eller fremsat i en saadan Form, som ønskeligt kunde være, men paa den anden Side kan heller ikke Citantens Fremstilling siges at være holdt i en ubetinget urban Tone. Parterne synes i saa Maade ikke at have givet hinanden synderlig efter.

Retten tror derfor at kunne indskrænke sig til at udtale en Misbilligelse af den Form og Maade, hvorpaa Sagen fra begge Parters Side har været procederet.

Med Hensyn til Tiden for Sagens Paadømmelse henvises til den ved Optagelsen gjorte Slutningsbemærkning, idet Domsafsigelsen yderligere er bleven forsinket ved de sidste 2 à 3 Ugers Menføie for Sjøretsmedlemmerne.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Skibsreder P. Rinde, som korresponderende Reder og Medreder i Bark „Thorgny", bør for Citantens, Skibsfører A. Gjærdes, Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

Godske Nielsen. *N. N. Nielsen.* *Ole Hansen.*

42.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 6te April 1900.

Firmaet Petersen, Møller & Hoppe
(O.R.Sagfører O. Friele)

mod

E. Rusten (selv) **som Bortfragter af Dampskibet „Rapid".**

Sagen angik en Befragtningskommission. Indstævnte gjorde til sin Frifindelse gjældende, at Betingelsen ang. Kommissionen i det Certeparti, hvorpaa Citanten baserede sin Fordring, var forandret ved en senere Korrespondance, som han opfordrede Citanterne til at fremlægge. Da Citanten som Svar paa Indstævntes Indlæg indskrænkede sig til en almindelig Benægtelse af samme „i ethvert Punkt" og ikke efterkom Opfordringen til at fremlægge nævnte Korrespondance, blev Indstævnte frifunden.

Under nærværende Sag paastaar Skibsmæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe i Kjøbenhavn sig hos E. Rusten som Bortfragter af Dampskibet „Rapid" tilkjendt Kr. 817,70 med Renter og Sagsomkostninger. Til Legitimation for sit Krav har Citantskabet fremlagt bekræftet Afskrift af Certeparti af 10de August 1899, ifølge hvilket Citantskabet for Afslutning af en Befragtning for nævnte Skib skulde have 5 pCt. af Fragtens Beløb, hvilket tillagt for Certipartier og Stempel, ifølge hvad der anføres i Stevningen, udgjør ovenanførte Sum. Indstevnte har taget til Gjenmæle i Indlæg af 30te Marts 1900, idet han har anført, at han efter Certepartiets Modtagelse havde paalagt Mellemmanden, Hr. Tresselt, at faa Certepartiet forandret saa, at Kommissionen

først forfaldt i Genua, med andre Ord efter lykkelig endt Reise. Han har provoceret Citantskabet til at fremlægge en Skrivelse fra nævnte Tresselt til Citantskabet og disses Svar, idet han gjør gjældende, at der i disse Skrivelser indeholdes Bestemmelse om, at Kommissionen først skulde betales i Genua, hvorhos han anfører, at de nævnte Dokumenter overhovedet indeholder en Udvidelse og Forandring af Certepartiet, Forandringer, for hvilke han gjør nærmere Rede, men som Retten finder det overflødigt at referere, da de ikke indsees at have Betydning for det omtvistede Mellemværende. Indst. har sluttelig for det Tilfælde, at Citantskabet maatte undlade at efterkomme Provokationen om de nævnte Skrivelsers Fremlæggelse paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger. Citanten har besvaret Indstævntes Indlæg med en almindelig Benægtelse af samme i „ethvert Punkt“ med Henvisning til, at det fremlagte Certeparti har Udtrykket „ship lost or not lost“. Sagen er i denne Stilling fra begge Parters Side undergivet Dom. Retten skal bemærke, at den saaledes som Sagen efter Proceduren foreligger ikke kan anse Citantskabets Krav at være tilstrækkelig legitimeret. Naar Indstævnte gjør gjældende, at Certepartiet, hvilket udgjør det hele Grundlag for Citantskabets Søgsmaal, er bleven forandret ved en efterfølgende Correspondance netop forsaavidt det Punkt angaar, hvorpaa Citantskabet begrunder sin Ret til Provisionen, og har provoceret Citantskabet til at fremlægge denne Korrespondance, kan det efter Rettens Mening ikke ansees som en tilstrækkelig Imødegaaelse heraf at fremsætte en almindelig Benægtelse af Indstævntes Anførsler. Der udkræves, saavidt skjønnes, enten en udtrykkelig Benægtelse af, at de omtalte Skrivelser indeholder den af Indstævnte paastaaede Forandring i Certepartiet med Hensyn til Provisionens Erlæggelse eller ogsaa en Fremlæggelse af de paagjældende Dokumenter. Som Sagen nu foreligger, maa man derfor, saavidt skjønnes, lægge Indstævntes Fremstilling af det faktiske Forhold til Grund som ikke imødegaaet, og det indsees da ikke, at den af Citantskabet paaberaabte Bestemmelse i Certepartiet under disse Omstændigheder kan være afgjørende. Med Bemærkning, at man efter hvad der foreligger maa gaa ud fra, at Skibet ikke er kommet frem — dets Skjæbne er iøvrigt ikke oplyst under Sagen — kommer Retten til det Resultat, at Indstævnte maa frifindes, hvorhos Citantskabet formenes at burde tilsvare Sagens Omkostninger med 20 Kroner.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte E. Rusten bør for Citantskabet Petersen, Møller & Hoppes Tiltale i denne Sag fri at være. I Sagsomkostninger betaler Citantskabet til Indstævnte 20 — tyve — Kroner, der udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl. *O. O. Bergh.* *H. J. Engelsen.*

43.

Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i København den 23de Mai 1900.

Kaptein Eriksen, Fører af Skibet „Noah"
(Høiesteretssagfører Asmussen)

mod

Firmaet „Kjøbenhavns mekaniske Stenhuggerier"
(Høiesteretssagfører Arntzen).

Ved Certeparti var det vedtaget, at et Skibs Ladning — Sten i Blokke — skulde losses med Kran og med Assistance af Skibets Besætning. Skibets Losning paabegyndtes først $2^1/_2$ Dag efter, at Skibet var losseklart, fordi der paa Lossestedet kun var en lille Kran ledig, som ikke kunde magte de større Sten (over Halvdelen) og særlig ikke kunde løfte en stor Sten, der hindrede Adgangen til de mindre, hvorfor der maatte ventes, til en større Kran blev ledig.

Ansvaret for de paaløbne Overliggedage paalagdes Ladningsmodtageren.

Den 23de Oktober 1899 blev der i London ved en dertil Befulmægtiget oprettet et Certeparti mellem Kaptajn Eriksen, som Fører af Skibet „Noah", og Firmaet „Kjøbenhavns mekaniske Stenhuggerier", hvorefter Skibet „Noah" skulde begive sig til Ladeplads ved „Anman" i Skotland, dér indtage hos Befragternes Afskibere en hel Ladning Sten i Blokke, omtrent 160 Tons, og med den sejle hertil for en nærmere bestemt Fragt. Det var tilføiet, at Ladningen skulde tages ombord og losses fra Skibet med Kran og med Assistance af Skibets Besætning, og endvidere, at der tilstodes Befragterne („the merchant") 10 Dage (Søndage ikke medregnede) til Ladning og Losning, og at Liggedage (ialt 10) derudover bleve at godtgjøre med 2 £ pr. Dag.

Efter at det nævnte Skib var ankommet til Annan, modtog det dér fra Afladerne ifølge det af Kaptajnen den 3die November f. A. udstedte Konnossement en Ladning Stenblokke paa 150 Tons til det ovennævnte Firma, hvis Adresse deri opgaves at være „Nr. 28 a Frederiksholms Kanal i Kjøbenhavn“; i Konnossementet var der tilføiet: „4 Dage til Losning“ (der var nemlig medgaaet 6 Dage til Indladningen).

„Noah“ ankom den 1ste December f. A. om Eftermiddagen hertil, hvad strax blev meldt til det omtalte Firma, som efter nogle Forhandlinger, der ikke foreligge nærmere oplyste, beordrede Skibet til at losse ved Frederiksholms Kanal, hvorhen Skibet saa bragtes i Løbet af den 2den December, saa at Losningen forsaavidt kunde have været paabegyndt den 4de December om Morgenen (den 3die December var en Søndag). Losningen begyndte imidlertid først Onsdag den 6te December om Eftermiddagen og fuldførtes, efter at være besørget behørig i Mellemtiden, først Søndag den 10de December ved Middagstid. Som Følge deraf krævede Kaptajn Eriksen Godtgørelse af Firmaet for $2^1/_2$ Overliggedage, og, da de vægrede sig ved at betale samme, anlagde han nærværende Sag, hvorunder han har paastaaet Firmaet ved dets tvende Indehavere T. M. Wienberg og H. E. Jessen dømte til at betale ham $2^1/_2 \times 2$, ɔ: 5 £ med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra Stævningens Dato den 11te Januar d. A. til Betaling sker, foruden Sagsomkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Grunden til, at Losningen først begyndte paa den anførte Dag og Tid og som Følge deraf blev sluttet saa meget forsent, maa efter det fremkomne antages at have været den, at der, da Skibet kom til Frederiksholms Kanal, kun var en lille Kran ledig dér, som ikke var i Stand til at magte de større Sten (over Halvdelen) af dem, hvoraf Ladningen bestod, og som særlig ikke kunde løfte en stor Sten, der laa øverst under Storlugen og hindrede Adgangen til de mindre, hvorfor der maatte ventes, til en større Kran blev ledig. Ansvaret derfor findes nu under de foreliggende Omstændigheder at maatte falde paa de Indstævnte, og det kan ikke faa nogen Betydning i saa Henseende, at Skibet bagefter gik i Vinterleje her, allerede fordi der ikke ses paa Losningens Tidspunkt at have været taget nogen Bestemmelse i saa Henseende, i alt Fald ingen, der indvirkede paa Skibets Forhold.

De Indstævnte ville derfor blive at dømme efter den nedlagte Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger fastsættes til 24 Kr. 03 Øre.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Firmaet „Kjøbenhavns mekaniske Stenhuggerier“ ved T. M. Wienberg og H. E. Jessen bør til Sagsøgeren: Kaptajn Eriksen, Fører af Skibet „Noah“, betale de paastævnte 5 £ med Renter deraf 5 pCt. aarlig fra den 11te Januar d. A. og 24 Kr. 03 Øre i Sagsomkostninger.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJOFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 14	Aargang I	1900

44.

Norges Høiesterets Fællesbegrundelse og Dom af 27de Februar 1900

i Sagen: Lægter „Nor“s Rederi
(Advokat Gust. P. Blom)

mod

Bugserbaaden „Cif“s Reder, Math. L. Skotvedt
(Advokat H. Feragen).

Under Bugsering fra Fredriksstad til Christiania stødte en murstenslastet Lægter paa Grund i Gulholmsundet og blev læk. For den herved forvoldte Skade sagsøgte Lægterens Eier Bugserbaadens Reder, som ved Høiesteret blev dømt til at erstatte Skaden, idet Høiesteret ansaa det bragt paa det Rene under Sagen, at det ved Bugsering af Lægtere i Christianiafjorden er fast Kutyme, at Ansvaret for, at der styres rigtig Kurs, regelmæssig paahviler Bugserbaaden, naar ikke Lægterens Mandskab ved egen Forsømmelighed er Skyld i Ulykken.

Angaaende nærværende Sags Gjenstand henvises til Præmisserne til Fredriksstads Sjørets Dom af 14de Februar 1898. Ved denne blev Bugserbaaden „Cif“s Rederi frifundet for Lægter „Nor“s Tiltale og hos dette tilkjendt Kr. 120 i Sagsomkostninger.

Sjøretsdommen er nu af „Nor“s Rederi efter meddelt Dispensation fra Reglerne om summa appellabilis indbragt til Prøvelse ved Høiesteret, hvor Rederiet har nedlagt saadan Paastand:

„At „Cif"s Reder, Math. L. Skotvedt, tilpligtes at udrede til Lægter „Nor"s Rederi Kr. 664,94 med 4 pCt. Rente deraf fra 28de April 1897 samt Sagens Omkostninger for begge Retter, og at „Nor"s Rederi kjendes berettiget til som Sjøpanthaver at sætte Bugserbaaden „Cif" til Auktion for i Auktionsudbringendet at søge Dækning for det tilkjendte."

Indstævnte, „Cif"s Reder, paastaar Sjøretsdommen stadfæstet og Omkostninger for Høiesteret.

Sagen er behandlet skriftligt.

Høiesteret kommer til et andet Resultat end Sjøretten.

Man finder det unødvendigt her at udtale sig om Omfanget af det Ansvar, en Bugserbaad i Almindelighed har overfor det bugserede Fartøi for den Kurs, der styres. Thi hvorledes det end i saa Henseende i Almindelighed maatte antages at forholde sig, maa det i ethvert Fald ved de senere end Sjøretsdommen, under et Sjørets-Thingsvidne i Christiania den 23de November 1898, tilveiebragte Oplysninger ansees bragt paa det Rene, at det i Christianiafjorden er fast Kutyme, at hvor det er Lægtere, som slæbes, paahviler Ansvaret for, at der styres rigtig Kurs, regelmæssig Bugserbaaden, ialfald hvor ingen særskilt Forsømmelighed, der er Skyld i Ulykken, kan lægges Lægteren tillast.

Under Thingsvidnet er nemlig fremlagt en Erklæring fra 11 Mænd, der sige sig i en Aarrække at have ført Lægtere i Murstenstraden mellem Fredriksstad og Christiania, og som her udtale, at Bugserbaadenes Førere altid forlange af Lægterførerne, at de skulle holde Lægterne lige i Kjølvandet af Bugserbaadene; det er derfor fast Skik at styre lige efter Bugserbaaden. Erklæringen er vistnok ubeediget, men den stadfæstes af 2 andre Lægterførere, der som Vidner under Thingsvidnet har forklaret, at Lægterne altid pleie at holde sig bedst muligt i Kjølvandet paa Bugserbaaden, og det har aldrig hændt dem, at dennes Fører har forlangt, at Lægteren skulde holde sig til Siden af det bugserende Fartøi. I Almindelighed ere Lægterførerne heller ikke kjendte i Farvandet og kunne derfor ikke bedømme Grundens Beskaffenhed, og da de tillige i Almindelighed ere usjøkyndige, maa det efter Vidnernes Mening i Almindelighed blive Bugserbaadens Sag at holde den rette Kurs. Ved disse Udtalelser om Kutymen i dette Forhold bestyrkes det ogsaa, hvad en af Lægterens Besætning under Thingsvidnet har forklaret om, at „Cif"s Fører før Afgangen fra Fredriksstad paa Forespørgsel udtalte,

at „de — Lægteren — skulde holde lige efter Bugserbaaden i dens Kjølvand“.

Efter disse Oplysninger maa man, som før sagt, gaa ud fra, at Lægtere paa Slæb ere berettigede til at tro sig paa den trygge Side, naar de nøiagtig styrer i Bugserbaadens Kjølvand. Ligeoverfor Lastepramme — og andet end store Lastepramme er jo heller ikke Lægtere som den her omhandlede — paa Slæb synes dette ogsaa i sig selv ganske rimeligt.

Hvad der in casu muligens skulde kunne stille Sagen gunstigere for Bugserbaaden, skulde være den Omstændighed, at „Nor“ ikke, da Gulholmssundet passeredes, halede ind paa Slæberen for at holde tættere op til Bugserbaaden. Efter hvad de to Lægterførere har forklaret under Thingsvidnet, pleie nemlig Lægterne at forholde sig paa denne Maade i trange Farvande for at undgaa Svingninger til Siden. Slæberens Længde pleier, forklarer de, i Almindelighed at være 60 à 70 Favne — hvilket maa antages saa nogenlunde at have været Tilfældet ogsaa med „Nor“s Slæber —, men forkortes ved Indhalingen til 15 à 20 Favne. Dette har „Nor“ vistnok undladt, men der foreligger i Sagens Oplysninger Intet, som støtter den Antagelse, at Aarsagen til Grundstødningen skulde være at søge i denne Omstændighed. Medens „Cif“ trods gjentagne Provokationer har undladt at give nogen nærmere Oplysning om, hvorledes eller hvor nær Gulholmen den styrede under Passagen gjennem Sundet, er det fra „Nor“s Side oplyst, at man der, da man fandt, at „Cif“ var „svært nærgaaende til Jernsøilen“ (et Mærke paa en Baae lidt søndenfor den, paa hvilken „Nor“ tørnede) gav Bagbord Ror og styrede lidt over mod Jeløsiden, saaledes at Bugserbaaden kom paa Bagbord Baug af „Nor“.

Skylden for „Nor“s Grundstødning maa derfor antages at paahvile „Cif“. Det ser ud til, at „Cif“ har holdt for nær Gulholmen. En af Indstævntes egne Vidner — 2det Kontravidne — har udtalt, at man pleier at holde midt i Sundet.

„Cif“s Rederi maa derfor tilpligtes at erstatte „Nor“s Rederi den ved Grundstødningen forvoldte Skade.

Denne er af Appellanten for Høiesteret specificeret saaledes:

Reparationsudgifterne	Kr.	577,16
Udgifter ved Pumpning etc.	„	34,63
Do. - Sjøforklaringen	„	23,15
	Kr.	634,94

hvortil kommer det ved Reparationen forvoldte Tidsspilde og Tab af Fortjeneste, som Appellanten ansætter til 30 Kr., tilsammen altsaa Kr. 664,94. Mod denne Beregning har Indstævnte ved Høiesteret ikke fremsat nogen specificeret Indsigelse, heller ikke mod Paastanden om Sjøpanteret i „Cif“ (Sjøfartslovens § 268, No. 4).

Processens Omkostninger for begge Retter antages Indstævnte at burde tilsvare Appellanten.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Indstævnte, „Cif“s Reder, Math. L. Skotvedt, bør til Lægter „Nor“s Rederi betale 664 — sex Hundrede sexti fire — Kroner 94 — niti fire — Øre med 4 — fire — pCt. aarlig Rente deraf fra 28de April 1897 til Betaling sker, hvorhos „Nor“s Rederi kjendes berettiget til som Sjøpanthaver at sætte „Cif“ til offentlig Auktion for i Udbringendet at søge Dækning for sit Tilkommende ifølge nærværende Dom.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Indstævnte til Appellanten 450 — fire Hundrede og femti — Kroner.

Af Sjørettens Dom citeres følgende:

Fredag den 27de Marts 1896 afgik Lægter „Nor“, lastet med Mursten, fra Fredriksstad, bugseret af Dampbaad „Cif“, og bestemt for Christiania, i godt og sigtbart Veir. Reisen gik godt og vel, indtil man ved 1-Tiden om Eftermiddagen kom til Gulholmsundet, hvor Lægteren tørnede paa den vestre Side af Løbet og først efter et Par forgjæves Forsøg blev trukket fra Grunden af Bugserbaaden, hvorefter Lægteren ved betydelig øget Pumpning, hvortil Hjælp blev afgivet fra Dampbaaden, endelig kom ind til Christiania ved 9-Tiden om Aftenen, hvor den ankrede ved Tyveholmen.

Citantskabet har forment Indstævnte at være pligtig til at erstatte den ved Grundstødningen forvoldte Skade og har nedlagt Paastand om at blive tilkjendt 1) sine direkte Udgifter ved Udbedring af Skaden efter fremlagt Regning fra Akers mekaniske Værksted med Kr. 577,16, 2) alt andet ved Grundstødningen foraarsaget Tab, bestemt ved et paa Indstævntes Bekostning optaget lovligt Skjøn, begge Beløb med lovlige Renter, hvorhos Citantskabet forventes kjendt sjøpantberettiget i Dampbaad „Cif“ for disse Beløb samt Sagens Omkostninger med et tilstrækkeligt Beløb. I denne oprindelige Paastand er der gjort den Forandring, at Citantskabet for Pumpning etc. forventer sig tilkjendt Kr. 34,63 efter fremlagt Regnskab istedetfor som tid-

ligere paastaaet Erstatning efter Skjøn, samt at der i Erstatningssummen bliver erlagt Godtgjørelse for Omkostningerne ved Sjøforklaringen, saafremt Citantskabet ikke skulde blive tilkjendt Sagsomkostningerne. Indstævnte, der ikke har kunnet erkjende at have havt noget Ansvar for Grundstødningen, har under Benægtelse af de af Citantskabet fremlagte Regninger nedlagt Paastand om Frifindelse og om hos Citantskabet at tilkjendes Forsvarsomkostninger. Under Sagen har han paastaaet, at 80 Kr., som Lægter „Nor“s Rederi skylder Indstævnte for Bugsering, i ethvert Tilfælde maa komme i Afdrag i, hvad der maatte tilkjendes Citantskabet, men er der mod denne Indsigelse, som for sent fremkommen, protesteret af Citantskabet.

Hvad den Sagen foranledigende Grundstødning angaar, er der af Vidneprovene oplyst følgende: Med jevn Fart avancerer Bugserbaaden og Lægteren med en Slæber paa antagelig over 60 Favne lang op i Gulholmsundet mellem Gulholmen og Jeløen. Paa den vestre Side af Løbet eller nærmest Gulholmen, hvor man kommer vel forbi det paa Gulholmen anbragte Jernkors, tørner derpaa Lægteren paa Grund, efter et Vidnes Forklaring ca. 30 Favne eller efter et andets saa langt som Skibets Længde forbi Jernkorset. Lægteren gik da i Løbet og styredes lidt til Styrbord for Dampbaaden. Lægterens Mandskab bestod ved Anledningen foruden Føreren af 2 unge Mennesker, nemlig 1ste og 2det Vidne under Sjøforklaringen, den ene 24, den anden 19 Aar gammel, hvoraf ingen tidligere havde passeret det omhandlede Løb, og hvoraf sidstnævnte, der ved Anledningen stod tilrors, kun i ganske kort Tid havde været ude tilsjøs. Føreren befandt sig nedenunder ifærd med at koge Kaffe, det andet Mandskab, 1ste Vidne under Sjøforklaringen, hvilede sig paa Hyttetaget. Rormanden, 2det Vidne, gjorde til 1ste Vidne, da man passerede Jernkorset, en Bemærkning om, at man var meget nærgaaende dette, hvorfor han lige efter gav Bagbord Ror for at komme ud i Sundet. Strax efter var det, man stødte, og var der paa dette Sted 8 à 9 Fod Vand paa Lægterens Bagbord Side og 16 à 18 Fod om Styrbord. Lægteren stak omtrent 12 Fod forud og 14 agter. Dampbaaden forsøgte først at trække Lægteren tvers af, uden at dette lykkedes; derimod gled den af derved, at Slæbebaaden bugserede den agterover. Der viste sig strax en stærk Lækage, saa at Pumpningen maatte forøges.

Citantskabet har til Begrundelse af, at Bugserbaaden skulde have Ansvaret, anført: At Bugserbaaden pligter at kjende Farvandet og at holde en saadan Kurs, at Skibet kommer i god Behold frem; gjør den ikke det, er det en Misligholdelse, som begrunder Erstatningspligt. Bugserbaaden kunde kun fries for Ansvar ved Casus eller udvist Uagtsomhed fra det slæbende Fartøis Side, og ingen af Delene var her Tilfældet, specielt heller ikke Uagtsomhed, idet Lægteren endog havde holdt sig til Styrbords Side af Slæberen.

Indstævnte har derimod forment, at Ulykken maa skrive sig fra Uagtsomhed fra Lægterens Side. Det var klart, at Slæbebaaden, der holdt Kurs efter Draftet (herom har Dampbaadens Fører som 1ste Kontravidne forklaret sig), under ingen Omstændighed kunde have Ansvar for, at det ved en 50 à 90 Favne lang Slæber bugserede Fartøi kom paa Grund. Lægterens Besætning skulde ligesaavel som Bugserbaaden kjende Farvandet, og var det aldeles uforsvarligt, at man ombord i Lægteren havde betroet Roret til den mest ukyndige af samtlige Ombordværende. — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Bugserbaaden „Cif“s Rederi, bør for Citantskabets, Lægter „Nor“s Rederis, Tiltale i denne Sag fri at være. Derimod bør dette til hin at betale under Exekutionstvang inden 15 — femten — Dage efter Dommens Forkyndelse i Sagsomkostninger 120 — et Hundrede og tyve — Kroner.

45.

Norges Høiesterets Fællesbegrundelse og Dom af 19de Mai 1900

i Sagen: Dampskibet „Mimer“s Rederi
(Advokat Seip)

mod

Christiania Minekompagni
(Advokat Gust. P. Blom).

Et Skib befragtedes til at føre en Ladning Sten i Blokke fra Røssesund paa Tjømø til Libau. Ifølge Certepartiet skulde Befragterne selv besørge Indlastningen, dog med Assistance af Skibets Mandskab og fri Brug af dets Wincher. Disse løftede indtil 2 Tons, men da der var Blokke paa op til 6 Tons, som skulde indlastes, opstod der Vanskeligheder med Hensyn til Indlastningen, idet Befragterne ingen Foranstaltninger havde truffet til Anbringelse af Hjælpeapparater for Indlastningen. Resultatet blev, at Skibet afseilede uden Last, og begge Parter sagsøgte derpaa hinanden for Brud paa Kontrakten, men frifandtes gjensidig for hinandens Tiltale, idet Retten fandt, at Skylden for, at Blokkene ikke blev indlastede, omtrent var ligestor paa begge Sider.

Nærværende Sags faktiske Omstændigheder findes fremstillede i Christiania Sjørets Dom af 20de Juli 1898, hvortil forsaavidt henvises.

Ved nævnte Dom blev saaledes kjendt for Ret:

„Christiania Minekompagni og Dampskibet „Mimer“s Rederi bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger i Hoved- og Kontrasøgsmaalet ophæves.“

Denne Dom er af „Mimer“s Rederi ved Stævning af 24de August 1898 indanket til Høiesteret og af Christiania Minekompagni kontrapaaanket ved Stævning af 7de September s. A. Sagen er i Henhold til Lov af 30te Mai 1891 § 3, sidste Led, og Tillægslove udgaaet til skriftlig Behandling.

Af Hovedappellanten er nedlagt saadan Paastand:

„At Appellantskabet hos Indstævnte tilkjendes Erstatning med principalt Rmk. 5300, subsidiært Rmk. 4600 i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen,

at Appellantskabet frifindes for Kontraappellantskabets Tiltale, og

at Appellantskabet hos Kontraapellantskabet tilkjendes Procesomkostninger ved Sjøretten og Høiesteret."

I Repliken for Høiesteret har Hovedappellanten med Modpartens Tilladelse suppleret sin Paastand til ogsaa at omfatte lovlige Renter af de paastaaede Beløb fra Sjøretsstævningens Datum (28de Januar 1898) til Betaling sker.

Af Kontraappellanten er nedlagt saadan Paastand:

„At Kontraappellantskabet frifindes for Hovedappellantskabets Tiltale samt hos dette tilkjendes Rmk. 4600 enten i denne Myntsort eller norske Penge efter Betalingsdagens Kurs tilligemed Renter fra 30te Marts 1897 og Omkostninger for begge Retter."

Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten, idet man med denne er enig i, at Skylden for, at Indlastningen af Skibet ikke fandt Sted, omtrent er lige stor paa begge Sider. Sjørettens Dom findes saaledes at burde stadfæstes med Ophævelse af Sagens Omkostninger for Høiesteret.

I Henhold til det Anførte afsagdes saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Certeparti af 31te Oktober 1896 fragtede „Kristiania Minekompagni" det svenske Dampskib „Mimer", som dengang henlaa i Kristiania, til at føre en Ladning Sten i Blokke fra „Røgesund" og „Bjørnæs", begge i Tønsbergs Distrikt, til Libau i Rusland.

Skibet afgik fra Kristiania den 3die November, men da Navnet „Røgesund" var feilagtig opgivet istedetfor Røssesund paa Tjømø, ankom Skibet først til Lastepladsen den 4de November om Morgenen.

Blandt Lasten var der Blokke paa optil 6 Tons Vægt, og da Skibets Wincher blot kunde løfte 2 Tons, opstod der Vanskeligheder med Hensyn til Indlastningen. Trods vidtløftige Forhandlinger og Korrespondance blev Vanskelighederne ikke hævet, og Skibet afgik uden at have faaet nogetsomhelst af Lasten ombord, efter Udløbet af de fastsatte Ligge- og Overliggedage.

„Mimer"s Rederi, som anser Minekompagniet ansvarligt for den mislykkede Expedition, har derpaa ved Stævning af 28de Januar 1897 sagsøgt

Kompagniet til Betaling af Erstatning, principalt med 5 300 Rmk., subsidiært med 4 600 Rmk. samt Renter og Omkostninger.

Kompagniet, som derimod mener, at Ansvaret falder paa Rederiet, har anlagt Kontrasøgsmaal og paastaaet sig tilkjendt Erstatning med 4 600 Rmk. samt Renter og Omkostninger.

Efter Certepartiet, der som Sagens Hoveddokument forøvrigt burde været fremlagt i norsk Oversættelse, havde Kompagniet selv at besørge Indlastningen, dog med Assistance af Skibets Mandskab og fri Brug af dets Wincher. Disse løfter, som sagt, indtil 2 Tons, men Klausulen i Certepartiet er utvivlsomt at forstaa saaledes, at Wincherne ikke alene skulde heise Blokke paa 2 Tons, men ogsaa hjælpe til at heise de større Blokke, naar Kompagniet dertil anskaffede de fornødne Hjælpeapparater.

Klausulen paalægger dog ikke under nogen Omstændighed Skibsføreren at foretage noget positivt Skridt i Anledning af Indlastningen, som helt skal forestaaes af Kompagniet og foregaa for dets Regning.

For at Kompagniet skulde kunne udføre saadan Indlastning med Bistand af Skibets Mandskab og Wincher, maatte imidlertid alt fra Kompagniets Side være bragt i Orden i saa Henseende.

Dette var imidlertid ingenlunde Tilfældet.

Hvad selve Lastestedet angaar, saa fandtes ved Røssesund ingen færdig Brygge, uagtet Certepartiet tilsiger Indlastning ved 3 nybyggede Kaier. Og ifølge en efter Skibsførerens Foranstaltning afholdt Besigtigelse af kyndige Mænd, var Lastestedet i det hele mindre vel skikket for Aarstiden. Der var vistnok nedboret endel Smaabolte i Fjeldet, men de var ikke tilstrækkelige til Skibets Fortøining, og det vilde have været forbundet med stort Besvær at faa anbragt paalidelige Fæstigheder. Det vilde ogsaa have været vanskeligt at holde Skibet frit for de paa enkelte Steder udspringende Fjeldknauser. Det maatte derfor ogsaa strax forlade Pladsen og forankre ved Ormeledet.

Hvad videre angaar de Hjælpemidler, som behøvedes for at faa de største Stenblokke ombord, da fandtes ingen saadanne forhaanden paa Lastepladsen, idet Kompagniets Stedfortræder, Ingeniør Gløersen, havde staaet i den Tro, at Skibets Wincher var stærke nok til uden Hjælpeforanstaltninger at indtage den hele Last. Dette var de imidlertid, som sagt, ikke, og man kunde alene have skaffet de største Blokke ombord ved Samarbeide mellem Gier og Taljer og Skibswincherne efter Oprigning af Buk og fornøden Afstivning af Skibets Dæk og Rig. Men hertil fandtes ikke paa Stedet tilstrækkelige Materialier af nogensomhelst Art, og Gløersen mener selv, at det vilde have medtaget et Par Dage at skaffe dem. Og dog havde Kompagniet kun 4 Liggedage, og hver af Overliggedagene kostede 300 Rmk.

Paa den anden Side har Skibets Fører utvivlsomt ikke udvist den tilbørlige Imødekommenhed og har intet gjort for at løse den vanskelige Situation, hvori begge Parter befandt sig. Efter Journalen og Parternes Korrespondance kan det vistnok ikke ansees bevist, at han ligefrem har nægtet at efterkomme Certepartiets Paalæg om at assistere med Skibets Mandskab og Wincher, men han har dog ved flere Udtalelser og vidtdreven Forsigtighed, som under andre Omstændigheder antagelig vilde have bragt Rederiet i Ansvar, givet Kompagniet og dets Stedfortræder Grund til at tro, at han vilde gjøre Vanskeligheder ved Brugen af Wincherne, og dette

har sikkerlig medvirket til, at der ikke blev foretaget noget fra Kompagniets Side.

Det uheldige Resultat maa saaledes ansees foranlediget ved begge Parters Forhold, og ingen af dem antages derfor at kunne gjøre Ansvar gjældende mod den anden.

Forsaavidt der fra Rederiets Side specielt har været anket over, at Skibet er blevet forsinket derved, at Lastestedet i Certepartiet er opgivet at hede „Røgesund" istedetfor Røssesund, er alene at bemærke, at denne Feil antagelig alene skyldes Skibets Mægler og ikke Kompagniet. Da man ikke kjender til, hvorledes Indlastningen vilde være forløbet, og hvilken Tid der vilde have medgaaet dertil, om alt forøvrigt var gaaet i Orden, kan man heller ikke vide, om Feiltagelsen har foraarsaget nogen utilbørlig Forsinkelse.

Efter det Anførte vil Parterne blive at frifinde for hinandens Tiltale og Sagens Omkostninger at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

„Kristiania Minekompagni" og Dampskibet „Mimer"s Rederi bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger i Hoved- og Kontrasøgsmaalet ophæves.

46.

Norges Høiesterets Votering og Dom af 16de Februar 1900

i Sagen: Skipper Paul Andreassen
(Advokat Hazeland)

mod

Skipper Jens Kristensen
(Overretssagfører Thaulow Aubert til Prøve).

En Jagt, der under en opkommet Storm var drevet ned paa en anden Jagt og havde foraarsaget denne Skade anset pligtig at erstatte Skaden, fordi dens Fortøiningsgods ikke havde været forsvarligt.

Extraordn. Assessor, Advokat *Mejdell:* Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand Proceduren og Parternes Paastande i foregaaende Instants samt Udfaldet sammesteds henvises til Saltens Sorenskriveris Sjøretsdom af 25de Juni 1898.

Ved denne Dom blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Skipper Paul Andreassen, som Fører af Jagt „Lydia" paa egne og Reder, Handelsmand Ellingsen Aas Vegne, bør til Citanten, Skipper J. Kristensen, som Eier af Jagt „Jaabæk",

at betale 1281,52 — tolv Hundrede otteti en Krone femti to Øre med 4 — fire Procent Renter af Kr. 1230,00 fra 30te November 1897 til Betaling sker og i Sagsomkostninger 200 — to Hundrede — Kroner.

Forøvrigt bør Indstævnte for Citantens Tiltale i denne Sag fri at være.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang".

Sjørettens Dom er af Skipper Andreassen indanket her for Retten, hvor for ham er nedlagt saadan Paastand:

At Sjørettens Dom ophæves, og at Appellanten, Skipper Paul Andreassen, frifindes for Indstævntes Skipper, Jens Kristensens, Tiltale samt hos denne tilkjendes Procesomkostninger ved Sjøretten og Høiesteret.

Indstævnte, Skipper Jens Kristensen, har afgivet Møde og nedlagt saadan Paastand:

At Sjørettens Dom stadfæstes, og at Indstævnte tilkjendes Sagsomkostninger for Høiesteret.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten. Det vil sees. at Retten har udtalt for det første med Hensyn til Jagten „Jaabæk"s Forhold, at selv om der havde været Mandskab ombord, maa man med Sikkerhed gaa ud fra, at det ikke kunde have hjulpet noget til Undgaaelse af den stedfundne Kollision. Jeg antager, at her foreligger fra Sagkyndigheden en saa bestemt formet Udtalelse, at der maatte de stærkeste Bevisligheder til fra den anden Side for at kunne sætte den ud af Betragtning. Hvad der af Appellanten herimod er anført, finder jeg ikke kan tillægges nogen Betydning.

Sjøretten har videre udtalt, at „Lydia"s Ankere, som Retten, efter hvad der er oplyst, har havt Anledning til personlig at besigtige, var saa paatagelig for smaa til et Fartøi som „Lydia". at det maatte ansees uforsvarligt at ligge for saadanne Fortøininger. Ogsaa denne Udtalelse fra den sagkyndige Sjøret finder jeg har en saa decisiv Karakter, at der skulde meget til for at kunne sætte den ud af Betragtning, særlig naar som jeg netop har anført Ankrene har været Gjenstand for Besigtigelse af Sørettens Medlemmer. Fra Appellantens Side er i denne Henseende foruden de to udenretslige Erklæringer, der er nævnt i Sørettens Dom, og hvorom jeg finder det tilstrækkelig at henvise til, hvad Sjøretten forsaavidt anfører, tillige skaffet tilveie endel nye, ligeledes udenretslige Erklæringer. Men med Hensyn til disse vil jeg for

det første bemærke, at ingen af Erklæringsudstederne har havt Anledning til at tage i Øiesyn de under Sagen specielt omhandlede Ankere. Dernæst finder jeg. at Udtalelserne heller ikke i og for sig er saa ubetingede, at de kan tjene til at rokke det af Sjøretten afgivne Skjøn. I saa Henseende skal jeg specielt nævne, at tre af Erklæringsudstederne udtrykkelig udtaler, at om de end ikke kan finde, at Ankrene er uforsvarlige, maa dog Ankrenes Vægt ansees for knap. Videre maa der lægges Vægt paa, at flere af Udstederne som en Grund til, at paa Fartøier af Beskaffenhed som „Lydia“, der som Jagt er Raaseiler, kan bruges lettere Ankere end paa Sneseilere, nævner, at det paa Raaseilere er brugeligt at benytte Hjælpefortøininger (som Regel Toug iland). Det fremgaar heller ikke klart, om Erklæringsudstederne i sine Udtalelser om Forsvarligheden af Ankere af 159 og 235 Kg.s Vægt har medregnet Vægten af Ankerstokken eller ikke. Ligesom jeg derfor maa lægge til Grund Sjørettens Bedømmelse om Uforsvarligheden af de benyttede Ankere, saaledes finder jeg videre, at man heller ikke kan tilsidesætte Sjørettens Udtalelser iøvrigt om det mindre forsvarlige i Maaden, hvorpaa „Lydia“ blev manøvreret. I nogen Detalj forsaavidt finder jeg det unødvendigt at gaa, idet jeg herom henviser til Sjøretsdommen.

Jeg lægger ikke liden Vægt paa den Omstændighed, at det er oplyst under Sagen, at Bodø er en stærkt udsat og altid har været anseet for en yderst daarlig Havn, og at derfor den Skipper, der har Skib henliggende der, maa være forberedt paa at have mere end almindelig gode Fortøininger; dette gjælder da specielt den Aarstid, hvorom her er Tale. Det fortjener ogsaa at bemærkes som illustrerende, at det uimodsagt er anført, at det eneste Fartøi, der ved den omhandlede Leilighed gik i Drift, var „Lydia“; ogsaa dette synes at pege paa, at „Lydia“s Fortøininger og de øvrige fra dette Fartøis Side trufne Foranstaltninger ikke har været, som de burde.

Med Hensyn til det i Sjøretsdommen omhandlede Taxtbeløb Kr. 1030 har Appellanten gjort gjældende, at han ikke har faaet lovligt Varsel til Taxten. Det er paa den ene Side benægtet, at han Dagen i Forveien havde faaet Underretning om Taxtens Afholdelse. Men paa den anden Side er det uomstridt, at samme Dag, Taxten blev afholdt, henvendte Sjøretsmedlemmerne sig til Appellanten ombord i „Lydia“ og underrettede ham om, at Taxt skulde afholdes. Det er heller ikke fra hans Side egentlig paastaaet, at Taxten skulde være for høi, ligesom der ikke er frem-

kommet nogen speciel Indvending mod Taxtens enkelte Poster. Under disse Omstændigheder — dels under Hensyn til den nye Sjøfartslovs § 319 og dels under Hensyn til, at det nu formodentlig vilde have sine store praktiske Vanskeligheder at faa nogen paalideligere Taxt end den allerede afholdte — finder jeg, at det bør have sit forblivende ved den Bestemmelse af Erstatningen, som Taxten indeholder. Jeg skal forøvrigt bemærke, at der ikke fra Appellantens Side foreligger nogen Antydning om, at der havde været noget til Hinder for, at han kunde med det korte Varsel, han fik, have kommet tilstede, hvis han havde villet. Det sees, at der ikke i sin Tid er af ham fremsat Begjæring om, at Taxten skulde udsættes, fordi Bestemmelsestiden ikke skulde være beleilig; man faar overhovedet Indtryk af, at naar han ikke har mødt under Taxten, er det, fordi han ikke har skjøttet om at møde.

Efter det Resultat, hvortil jeg saaledes kommer, finder jeg, at Appellanten ikke kan undgaa at tilsvare Omkostningerne.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, Skipper Paul Andreassen, til Indstævnte, Skipper Jens Kristensen, 350 — tre Hundrede og femti — Kroner.

Extraordn. Assessor, Advokat *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Motzfeldt,* extraordn. Assessor, Byretsassessor *H. Scheel,* Assessor *Thoresen,* extraordn. Assessor, Generalauditør *Broch* og Assessor *C. Hansteen:* Ligesaa.

Høiesteretsdom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

47.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 2den Marts 1900.

Kapt. Joh. Pedersen
(O.R.Sagfører N. B. Henrikssen)

mod

Sogns Dampskibsselskab
(O.R.Sagfører R. J. D. Hirch).

En Skibsfører havde ved at tegne sig for Aktier i et Dampskib, erhvervet Førerret. Efterat han havde fungeret som saadan i nogle Aar, besluttedes det paa en Generalforsamling, at Selskabet skulde likvidere, dog saaledes, at Direktionen skulde gjøre et Forsøg paa, ved Tegning af Preferenceaktier, at faa Gjælden afviklet, saa at Driften kunde fortsættes. I Henhold til denne Beslutning meddeltes det Føreren, at han, for at beholde Førerposten, maatte tegne sig for 3000 Kroner Preferenceaktier. Da denne Betingelse ikke blev opfyldt, ansattes ny Fører, og den tidligere Fører sagsøgte derpaa Selskabet bl. a. til Erstatning for uberettiget Afsked. Retten fandt imidlertid, at Ansættelse af ny Fører efter Omstændighederne var berettiget, hvorfor Indstævnte blev frifundet.

Kaptein Joh. Pedersen sagsøger under nærværende Sag Sogns Dampskibsselskab i Henhold til Sjøretsstævning af 2den Juni 1898, hvoraf hidsættes følgende:

„Efterat jeg i Juni eller Juli Maaned 1894 havde tegnet 30 Aktier i Sogns Dampskibsselskab, indbetalte jeg som Forskud paa samme Kr. 1500, hvilket var Betingelsen for, at jeg skulde blive Fører i Selskabet, hvis Kvittering lyder paa at have modtaget som Forskud paa de af ham (ɔ: mig) i Sogns Dampskibsselskab tegnede 30 — tredive — Aktier med 1500 — femten Hundrede — Kroner og indehaver han Førerposten for samme. Jeg blev derefter ansat som Fører paa Selskabets Dampskib „Ørnen". Min Gage var Kr. 150 + Kostpenge Kr. 30, tilsammen Kr. 180 pr. Maaned. 4de April d. A. modtog jeg fra Selskabets nuværende Formand, Hr. C. Dahm, en saalydende Skrivelse: „De underrettes herved om, at De, for at faa Førerposten paa Dampskib „Ørnen", maa tegne Dem for tre Tusinde Kroner kontant til Preferenceaktier og at man bliver enig om Deres fremtidige Løn". Herimod nedlagde jeg den følgende Dag skriftlig Indsigelse. Da Dampskib „Ørnen" efter fornøden Rengjøring, hvormed jeg efter Hr. Dahms Ordre var beskjæftiget, blev oppudset og gjentog sin Rute paa Sogn, førtes den under mit midlertidige Fravær med Permission af Styrmanden. Da jeg kom tilbage 2den Mai, meldte jeg mig til Tjeneste hos Selskabets

Formand Hr. Dahm. Da var imidlertid en anden bleven ansat som Fører. Da jeg saaledes ulovligt og uden Foranledning fra min Side er sat ud af Levevei og herfor anser mig berettiget til Erstatning, og da jeg desuden har tilgode Hyre efter Kr. 180 pr. Maaned fra 24de December f. A. til 4de April d. A. (Datoen for Hr. Dahms ovennævnte Skrivelse), hvilket Tilgodehavende jeg gjentagne Gange har afkrævet Selskabet, stævner jeg herved Sogns Dampskibsselskab ved Formanden, Hr. C. Dahm, til at — — — — modtage Dom, hvorved Indstævnte forventes tilpligtet at betale mig tilgodehavende Hyre efter Kr. 180 pr. Maaned fra 24de December f. A. til 4de April d. A. samt Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning med Renter af Skjønsbeløbet for det mig paaførte Tab ved uretmæssigt at have sat mig ud af Levevei og tilstrækkelige Sagsomkostninger".

Indstævnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger. Der gjøres fra Indstævntes Side gjældende, at Dampskib „Ørnen" i Direktionsmøde den 6te Decbr. 1897 besluttedes oplagt, fordi Farten ikke lønnede sig. Farten skulde indstilles fra Jul af, saavel Fører (Citanten) som Mandskab skulde fra denne Tid at regne afskediges. Citanten, der var tilstede i nævnte Direktionsmøde, havde angivelig modtaget Besked om sin Afskedigelse og intet til samme havt at bemærke. Han havde ogsaa betragtet sig som udtraadt af Selskabets Tjeneste, havde søgt flere Førerposter, foretaget — uden at spørge om Indstævntes Tilladelse — Reise til Udlandet, kort sagt opført sig som en af Indstævnte aldeles uafhængig Person. I Direktionsmøde den 5te Januar næstefter var det bleven besluttet at foreslaa for Generalforsamlingen, at Selskabet skulde likvidere. I Generalforsamlingen den 9de Februar s. A., hvor Citanten var tilstede, var det imidlertid enstemmig bleven besluttet, at Direktionen i Forening med de i Henhold til Lovens § 12 valgte Mænd ved Tegning af Preferenceaktier skulde gjøre et Forsøg paa at faa Gjælden paa bedste Maade afviklet og Driften fortsat. Skjønt Citanten intetsomhelst juridisk begrundet Krav havde paa Førerposten, havde saa Direktionens Formand fundet at burde meddele Citanten de Betingelser, hvorpaa den nye Fører af Selskabets Skibe vilde blive at ansætte". Det benægtes, at Citanten, efter Hr. Dahms Ordre, har været beskjæftiget med Rengjøring af Dampskib „Ørnen". Ligeledes benægtes, at Citanten efter sin Hjemkomst fra Udlandet, den 2den Mai 1898 meldte sig til Tjeneste hos Selskabets Formand.

Citanten var, anføres der, i Udlandet for at besigtige et af Hr. Johan Bugge indkjøbt Skib og var ved sin Hjemkomst udelukkende beskjæftiget med Forsøg paa at skaffe Penge til de Parter, som han maatte disponere for at blive Fører af nævnte Skib. Det er videre benægtet, at Citanten uretmæssig er afskediget, og at han derfor er erstatningsberettiget. Han var, anføres der, selvfølgelig som Fører underkastet Sjøfartslovens Bestemmelser i et og alt. Direktionen bestemte hans Løn, han indtog ingen Særstilling blandt Skibsførerne. Hvis han forbrød sig eller Skibet maatte lægge op etc., kunde han som enhver anden Skibsfører afskediges. Det benægtes ogsaa, at Citanten overhovedet har lidt noget Tab. Subsidiært anfører Indstævnte, at Citanten skylder til Selskabet paa sin Aktietegning Kr. 730,65, som han er forpligtet til at indbetale, og som paastaaes bragt i Likvidation saafremt Citanten maatte findes at have noget at kræve. Citanten benægter paa sin Side, at der foreligger nogen Direktionsbeslutning for, at han skulde opsiges, eller at han overhovedet har modtaget nogen Opsigelse, og har iøvrigt fastholdt sin i Stevningen givne Fremstilling af Sagens Sammenhæng. Han fremholder specielt, at han ikke havde en almindelig Førers Stilling. Direktionen fastsatte ikke hans Løn; den blev bestemt ved Overenskomst og havde ikke undergaaet nogen Forandring, før Hr. Dahms omtalte Memorandum, for hvis Indhold der angivelig ikke foreligger lovlig Direktionsbeslutning, indløb til ham. Han havde, mener han, Ret til at være Fører for Dampskib „Ornen", saalænge han ikke forsaa eller forbrød sig. Indstævnte har ogsaa fremført forskjellige Anker mod Citantens Forhold som Skibsfører. Retten skal dog ikke opholde sig herved, da der ikke i saa Henseende foreligger noget Bevis, og de af Citanten fremlagte Attester fra Selskabets Direktører giver ham godt Skudsmaal. Retten skal videre bemærke, at ligesom Citanten selvfølgelig ikke — for at kunne beholde den ham tilsagte Førerpost — var berettiget til at modsætte sig Selskabets Likvidation, saaledes formenes overhovedet hans Krav paa at beholde Førerposten ikke at kunne række længere end foreneligt med Selskabets berettigede Varetagelse af sit eget Tarv. Af denne fremlagte Forhandlingsprotokol fremgaar det, at Generalforsamlingen i Møde den 9de Februar besluttede Selskabets Likvidation. Dog udtalte Generalforsamlingen sig for, at Direktionen, i Forening med de i Henhold til Lovenes § 12 valgte Mænd, ved Tegning af Preferenceaktier, skulde gjøre et Forsøg paa at faa Gjælden paa

bedste Maade afviklet og Driften fortsat. Det forudsættes altsaa, at der, for at Driften skulde kunne gjenoptages, maatte tegnes Preferenceaktier. Men naar det nu, for at faa disse for den fortsatte Drift paakrævede Aktier tegnede, fandtes nødvendigt til Tegningen at knytte Tilsagn om Ansættelse som Fører af Selskabets Skib, indsees ikke Retten, end at Citanten, som ikke havde noget Krav paa, at Driften fortsattes, maatte finde sig i denne nye Betingelse for at beholde Førerposten. Hans Skadeserstatningspaastand vil saaledes ikke kunne tages tilfølge. Hvad angaar hans Paastand om Løn, bemærkes, at det ikke af Forhandlingsprotokollen fremgaar, at Citanten er bleven opsagt eller meddelt Afsked, og mod hans Benægtelse, jfr. ogsaa 1ste Hovedvidnes Prov, kan dette derfor ikke antages at være skeet før han ved den nævnte Skrivelse fra C. Dahm af 4de April 1898 blev tilkjendegivet Betingelsen for at kunne blive staaende som Fører. Retten finder derfor, at der maa tilkomme ham Løn til nævnte Datum. Angaaende sammes Størrelse har Indstævnte i Indlæg af 10de November 98 provoceret Citanten til at erkjende, at hans Løn har været forandret, naar Skibet — hvad der hændte ved hvert Aarsskifte — var oplagt. Hertil har Citanten intet bemærket, og man maa da gaa ud fra, at det i saa Henseende forholder sig som af Indstævnte anført. Paa den anden Side har ikke Indstævnte oplyst, hvor stor Lønnen i saadanne Tilfælde har været. Imidlertid er Indstævntes Modkrav paa Citanten, Kr. 730,65, in confesso, og Citanten vil saaledes under ingen Omstændighed — selv om hans Løn beregnes som af ham paastaaet med Kr. 180 pr. Maaned — have noget tilgode, efterat Modfordringen er bragt i Likvidation, og Resultatet vil saaledes i ethvert Tilfælde blive, at Indstævnte frifindes.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Sogns Dampskibsselskab bør for Kaptein Joh. Pedersens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

27de Februar 1900.

Ludvig Dahl. *C. Lund.* *H. J. Engelsen.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 15	Aargang I	1900

48.

Dom, afsagt af Christiania Sjøret 2den Mai 1900.

Thv. Baardsrud
(Advokat Gust. P. Blom)
mod
Barkskib „Holmestrand"s Kaptein, J. Nyborg, paa Vegne af Rederiet
(Advokat H. Blichfeldt).

Under Indtagningen af en Islast viste Skibet, der netop havde undergaaet en større ovenbords Reparation, sig at være meget læk, hvorom ogsaa Kapteinen underrettede Befragteren. Da imidlertid Lækagen af en eller anden Grund syntes at aftage noget under Lastningen, blev den hele Last indtaget, men Skibet kom senere paa Grund under Slæbning fra Lastepladsen, og efter afholdt Besigtelse blev Ladningen oplosset og solgt ved Auktion. For det herved opstaaede Tab sagsøgte Befragteren Rederiet, og Sjøretten afsagde Dom mod Rederiet, idet Retten efter det under Sagen oplyste, fandt, at Skibet havde været usødygtigt allerede ved Lastningens Begyndelse, uden at Bestemmelsen i *Sjøfartslovens § 142 andet Stykke* efter Omstændighederne kunde befri Rederiet for Ansvar.

Ved Certeparti af 7de Marts 1899 befragtede Thv. Baardsrud Barkskibet „Holmestrand", Kaptein J. Nyborg, for en Reise fra Nærsnæs i Røken til Glasgow med en Ladning Is. Nogle Dage senere ankom nævnte Skib fra Soon, hvor det havde gjennemgaaet en Reparation, til Nærsnæs for at indtage Ladning. Efterat ca. 300 Tons Is derpaa var indlastet, tilstillede Kaptein Nyborg under et midlertidigt Ophold i Kristiania Baardsrud

Telefonmeddelelse om, at Skibet var læk, og at han derfor ønskede at udlosse den indtagne Is. Hertil svarede Baardsrud ved Skrivelse af 14de Marts 1899 (fremlagt i Afskrift som Bilag 3 ad 10), at han i Tilfælde af Udlosning holdt Nyborg og Rederiet ansvarlig for de Udgifter, som paaløb ved dette Arrangement, og at han senere skulde indsende Regning over bemeldte Udgifter. Efter sin Tilbagekomst til Nærsnæs underrettede Nyborg imidlertid mundtlig Baardsrud om, at Skibet ikke lækkede mere, og at Lastningen kunde fortsættes, hvilket ogsaa skede. Da Fartøiet var fuldlastet, blev Konnossement undertegnet den 18de Marts 1899, hvorhos Baardsrud samtidig endosserede en af Nyborg paa Varemodtagerne i Glasgow, Petersen Honeyman & Co., trukken Vexel, stor £ 50.0.0, udgjørende Fragtforskud. Skibet blev derefter slæbt til Drøbak, hvor det imidlertid den 20de Marts nævnte Aar under Forankringen stødte paa Grund, i hvilken Anledning Kapteinen lod det undersøge ved Dykker, hvorpaa han bestemte, at det skulde gaa til Reparation i Tørdok, hvilket ogsaa skede, efterat Islasten var bleven solgt ved Auktion og herunder udbragt til Kr. 427.72 (kfr. Bilag 2 ad 2). Under Paaberaab af, at den Grundstødning kun medførte en ubetydelig Skrabning af Skibets Bund, og at den omhandlede Tørdokreparation *udelukkende* var begrundet i, at Fartøiet var usødygtigt, da det begyndte at indtage Lasten, hævder Baardsrud, at Skibet er pligtig til at erstatte ham det ved sidstnævnte Omstændighed forvoldte Tab og refundere ham hans havte Udlæg, hvorfor han ved Søretsstævning af 26de Mai 1899 har saggivet „Holmestrand“s Kaptein J. Nyborg, paa Vegne af Rederiet, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet ham tilpligtet som Fører af nævnte Skib at betale £ 52.10.0 + £ 50.13.6, tilsammen £ 108.3.6, eller det tilsvarende Beløb i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med lovlige Renter fra Sagens Berammelse, dog saaledes, at heri kommer til Afdrag, hvad der maatte blive indbetalt af Nettoudbyttet ved den i Drøbak over „Holmestrand“s Isladning afholdte Auktion samt Sagsomkostninger. Med Hensyn til Paastandsbeløbet har Citanten oplyst, at den omhandlede Isladning, der androg til 700 Tons, var solgt til det ovennævnte Firma i Glasgow for £ 0.10.0 pr. Ton, samt at Fragten udgjorde £ 0.8.6 pr. Ton, og at hans Tab pr. Ton altsaa bliver £ 0.1.6 eller paa hele Ladningen £ 52.10.0. Han har derhos fremlagt den ovenomtalte, af ham endosserede Vexel tilligemed 5 vedheftede Sedler,

af hvilke det fremgaar, at de Vexelen paaløbende Omkostninger udgjør £ 0.13.6.

Indstævnte, der har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger, benægter bestemt, at „Holmestrand" var usødygtigt, da det fremkom til Lastepladsen i Nærsnæs, idet han tvertimod hævder, at Skibet dengang var i fuld Orden. Han har i saa Henseende anført, at den Reparation, som Fartøiet gjennemgik i Soon, bestod i, at Kobberhuden blev borttaget i 2 Pladers Bredde fra oven, og at Fartøiet blev omboltet, forsynet med ca. 2000 nye Nagler, fra for til agter og drevet samt forøvrigt efterseet. Han har derhos fremholdt, at Skibet i fuld sømandsmæssig Stand blev slæbt til Nærsnæs, uden at det havde noget Uheld paa Veien derhen, og at den Pumpning, der foregik, da det skulde gjøres istand til Indlastning, kun varede ¼ Time, uagtet det ikke havde været pumpet i den sidste Uge før Afgang fra Soon. Som Grund for den omtalte Telefonhenvendelse til Citanten, har Indstævnte anført, at han før sin Afreise fra Nærsnæs til Kristiania, fik det Indtryk, at Skibet, som dengang var lastet saa dybt, at hele den Del af samme, hvor Kobberhuden var borttaget, var kommen under Vand, havde lækket mere, end han havde ventet, og at han derfor var kommen i Tvivl om, hvorvidt der kunde være forglemt noget der, hvor Kobberhuden var borttaget og Nagler var indsat. Efter sin Tilbagekomst til Nærsnæs iagttog Indstævnte imidlertid ifølge sit Udsagn, at Skibet ikke havde trukket mere Vand siden Morgenen forud, da han forlod det. Med Hensyn til Uheldet ved Drøbak, hvorhen „Holmestrand" blev slæbt for derfra at gaa under Seil efter Udklarering, har Indstævnte oplyst, at Skibet, efterat være stødt paa Grund, væsentlig hang med Bougen og om Bagbord, samt at det efter nogen Tids Arbeide atter blev halet af og forankret.

Indstævnte har videre anført, at „Holmestrand", da Pumperne peiledes efter Grundstødningen, viste sig at have indtaget 36" Vand, samt at vedkommende Dykker efter anstillet Besigtigelse erklærede, at Straakjølen var afrevet, og at Skibet maatte have begivet sig, hvorfor det efter hans Mening burde eftersees, og at der derefter under 24de Marts forrige Aar blev afholdt en Skjønsforretning, hvorunder Søretsmedlemmerne erklærede, at Fartøiet maatte oplosse sin Last og repareres, inden det kunde ansees for sødygtigt (kfr. Bilag 4 ad 9). Indstævnte hævder forøvrigt, at selv om der havde været nogen Feil ved Skibet ved

dets Ankomst til Nærsnæs, maa dets Rederi være fri for Ansvar paa Grund af Bestemmelsen i Søfartslovens § 142, idet vedkommende Feil efter hans Mening vilde have været umulig at opdage. Med Hensyn til Fragtforskuddet (den ovenomtalte Vexels Paalydende) har Indstævnte anført, at samme var assureret, og at Skibet derfor ikke kan have noget Ansvar for det, men at Citanten faar holde sig til Assurandøren. Under enhver Omstændighed er bemeldte Fragtforskud efter Indstævntes Mening optjent, i hvilken Henseende han har paaberaabt, at der er hengaaet ca. 12 Dage fra det Tidspunkt, da Skibet var lasteklart, indtil Udlosningens Tilendebringelse.

Citanten har med Hensyn til „Holmestrand"s Tilstand, dengang Lastningen i Nærsnæs paabegyndtes, ladet afhøre 4 Vidner, hvoraf 1ste Hovedvidne, der var Formand for Stuerlaget, har provet, at Fartøiet lækkede ligefra Lastningens Begyndelse og vedblev at lække, medens samme fandt Sted, samt at det maatte pumpes flere Gange om Dagen, da det havde ligget en Tid. I Begyndelsen var der intet Mandskab ombord i Skibet, og Pumpningen maatte da udføres af Vidnets Folk, hvoraf 6—7 Mand pumpede 1/2 Times Tid hver Morgen og Aften, men senere kom Styrmanden og en ung Gut ombord, hvorefter der ikke ydedes nogen Assistance ved Pumpningen af Vidnets Folk, undtagen for en Formiddags vedkommende, da en af disse sidste var behjælpelig under Pumpningeu, der varede ca. 2 Timer, i hvilken Forbindelse Vidnet dog bemærker, at han ikke tror, at der var pumpet tidligere samme Dag. Vidnet, som er sikker paa, at Skibet blev pumpet læns hver Dag under Kaptein Nyborgs midlertidige Fravær i Kristiania, har udtalt, at ved Lastning af Fartøier pleier vedkommende Stuere, naar der ikke er noget Mandskab ombord, at besørge den Pumpning, som tiltrænges, men at dette ikke i Almindelighed pleier at være saameget, som Tilfældet var med „Holmestrand", idet det i Høiden dreier sig om en à to Ganges Pumpning under hele Lastningen.

Med Hensyn til „Holmestrand"s Lækage har 4de Hovedvidne, en ved Citantens Fabrik ansat Tømmermand, der deltog i Skibets Lastning, provet, at samme blev større, eftersom Lastningen skred frem, hvilket lod sig mærke paa Pumpningen, der, saalænge Lastningen paagik, fandt Sted hver Aften og Morgen, ligesom der ogsaa i Dagens Løb blev pumpet „saa af og til hver Dag". Sidstnævnte Vidne har videre provet, at Skibet før Lastningens Begyndelse blev pumpet læns ved Hjælp af en Globus-

pumpe, hvilket medtog en Times Tid, idet 3 Mand skiftedes om at pumpe ad Gangen.

1ste Hovedvidne har, foruden det allerede refererede, provet, at „Holmestrand"s Styrmand i hans Paahør flere Gange har udtalt saavel til ham selv som til andre Sjouere, at Skibet ikke var i den Stand, at man kunde laste det eller gaa tilsøs med det, hvilket ogsaa var Vidnets og hans Folks Opfatning. Søndag, før Fartøiet afgik fra Nærsnæs, hvilket fandt Sted en Mandag, hørte Vidnet ligeledes det ombordværende Mandskab — 4 à 5 Mand — udtale, at Skibet ikke var sødygtigt, og at de ikke agtede at gaa tilsøs med det, men at gaa iland i Drøbak.

2det Hovedvidne, der er Isstuer hos Citanten, har ogsaa hørt saavel Styrmanden som enkelte af Folkene ombord i „Holmestrand" under Lastningen tale om, at Skibet lækkede meget, og at det var meningsløst at gaa tilsøs med et Fartøi, der randt slig.

4de Hovedvidne har paa samme Maade hørt Styrmanden og „Holmestrand"s øvrige Mandskab udtale, at det ikke var nogen Mening i at gaa tilsøs med en saadan Skude, og at de ikke vilde følge med længere end til Drøbak. Ifølge sidstnævnte Vidnes Udsagn var det iøvrigt ikke alene Lækagen, som Folkene klagede over, men ogsaa Riggen og overhovedet Skuden helt igjennem, som efter Mandskabets Mening var saa daarlig, som den kunde blive.

Under en den 8de April 1899 i Anledning af Uheldet i Drøbak optaget Søforklaring (kfr. Bilag 3 ad 9) har 2 af de afhørte Vidner overensstemmende med det fremlagte Journaluddrag forklaret, at „Holmestrand" under Lastningen trak mellem 18 og 22 Tommer Vand i Jevndøgnet.

Indstævnte har under et i Follo Sorenskriveri optaget Thingsvidne ladet afhøre 5 Vidner, der alle har deltaget i Reparationen af „Holmestrand" ved Soons Værft før Lastningen, og som samtlige have provet, at bemeldte Fartøi ved Afgangen fra Værftet til Nærsnæs efter tilendebragt Reparation efter deres Mening var i fuld sødygtig Stand i enhver Henseende. 3die, 4de og 5te Vidne under Thingsvidnet har derhos udtalt, at de medtulgte Skibet under Slæbningen til Lastepladsen ved Nærsnæs, og at de underveis pumpede Fartøiet, som gjordes lasteklart, og herunder fandt, at det, trods dets Henliggen i 8 Dage uden Pumpning, havde trukket saa lidet Vand, at det var læns efter circa 1/4 Times Pumpning.

Retten skal bemærke, at den ved de ovennævnte Hovedvidners Udsagn, og de Prov, der er afgivet af de omtalte 2 Vidner under Søforklaringen i Drøbak, sammenholdt med Kaptein Nyborgs ovenomhandlede Telefonhenvendelse til Citanten, anser det tilstrækkelig bevist, at „Holmestrand“ ikke var i sødygtig Stand, da Lastningen i Nærsnæs paabegyndtes. Den Lækage, som Fartøiet ifølge de nævnte Vidneprov viste sig at lide af under Lastningen, og som ifølge 1ste Vidnes Udsagn var tilstede lige fra Lastningens Begyndelse, var nemlig saa stærk, at den tilsigtede Seilads over Nordsøen efter Rettens Opfatning maa betegnes som resikabel og ingenlunde farefri, i hvilken Henseende bemærkes, at man selvfølgelig maa gaa ud fra, at Lækagen vilde være bleven betydelig forøget under Skibets Arbeide og Omtumlen i aaben Sø. Det fremgaar af Hovedvidnernes Prov, at „Holmestrand“s Mandskab ogsaa havde en bestemt Følelse heraf og derfor var uvilligt til at følge Skibet paa Reisen til Glasgow. Ligeoverfor de fremholdte Bevisligheder antages de under Thingsvidnet i Follo Sorenskriveri afhørte Vidners Prov ikke at kunne komme i Betragtning. I saa Henseende bemærkes, at Fartøiet, efter hvad 1ste Vidne under nævnte Thingsvidne har udtalt, før Slæbningen til Nærsnæs kun blev repareret fra Vandlinien og op og ikke efterseet i Bunden, samt at der ikke efter Rettens Opfatning er noget særlig paafaldende i, at den stærke Lækage ikke viste sig før efterat Lastningen var paabegyndt. (Kfr. sidste Punktum af 3die Vidnes Forklaring).

At den af Indstævnte paaberaabte Bestemmelse i Søfartslovens § 142 ikke in casu kan fritage Rederiet for Ansvar i Anledning af, at Skibet ikke var i behørig Stand til Reisen, anser Retten ikke synderlig tvivlsomt, naar hensees til, at Fartøiets Bund ikke var efterseet, forinden Skibet fremmødte til Lastning, uagtet Skibet var gammelt, og der forestod samme en længere Fart.

Efter det Anførte maa Indstævnte tilpligtes at udrede det paastaaede Erstatningsbeløb, £ 52.10.0, hvis Størrelse Retten finder tilstrækkelig legitimeret, samt det i den fremlagte Vexel omhandlede Fragtforskud med Omkostninger £ 50.13.6, idet bemærkes, at det med Hensyn til nærværende Sag er uden Betydning, at Fragtforskuddet er assureret. I Domsbeløbet maa overensstemmende med Citantens Paastand komme til Fradrag Kr. 427.72, der efter det oplyste udgjør Nettoudbyttet af den i Drøbak over „Holmestrand“s Isladning afholdte Auktion.

Det bemærkes, at Kaptein J. Nyborg ifølge Indstævntes Indlæg af 28de Februar d. A. er afgaaet ved Døden.

Segens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Førstvoterende, der modtog Sagens Dokumenter til Votering den 3die Marts d. A., har ved Retsadministration og Votering i ældre Søretssager samt i private Politisager været forhindret fra tidligere at afgive sit Votum.

Thi kjendes for Ret:

Barkskibet „Holmestrand"s Kaptein, J. Nyborg, eller nu hans Bo, bør paa Vegne af Rederiet til Thv. Baardsrud betale de paastaaede 103 — et Hundrede og tre — Pounds 3 — tre — Shillings 6 — sex — Pence britisk Sterling enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen efter Fradrag af 427 — fire Hundrede totisyv — Kroner 72 — syttito — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af Differentsen fra 27de Mai 1899, til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

30te April 1900.

G. Bull.

Enig med Førstvoterende.

1ste Mai 1900.

M. Saxlund.

Enig.

2 Mai 1900.

Thomas Bech.

49.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 2den Marts 1900.

Herr Lauritz Hammer
(O.R.Sagfører Henrichsen)
mod
S/S „Haraldsvang" ved dets Kaptein K. Smedsvig
(O.R.Sagfører N. J. M. Wiig).

Eieren af en Skude, som var udleiet for deri midlertidig at oplosse Kis fra en Damper, der havde lidt Havari og skulde repareres, tilkjendtes Erstatning for Tab af Skuden, idet den var sunket og brækket over efterat være lastet med Kis, fordi Lastningen var foregaaet paa en uforsvarlig Maade. Erstatning tilkjendtes af nævnte Grund, skjønt begge Rettens sjøkyndige Medlemmer ansaa den sunkne Skude for uskikket til at lastes med en saa tung Vare som Kis.

Lauritz Hammer sagsøger Dampskibet „Haraldsvang" ved dets Kaptein, K. Smedsvig, til Betaling af Kr. 1782.54 med Renter og Omkostninger i Henhold til Sjøretsstevning af 23de Septbr. 1899, hvoraf hidsættes:

„Den 16de September afvigte leiede P. G. Halvorsens Sønner som Kommissionærer for S/S „Haraldsvang" tre Skuder, nemlig No. 3, 4 og 7 hos Lauritz Hammer for i dem at laste Kis. Nævnte Dampskib havde nemlig gjort Havari og maatte losse sin Ladning af Kis her for at doksættes. Antagelig paa Grund af uforsvarlig Behandling eller Lastning sank den ene Skude (No. 4) efterat være fuldlastet, medens de 2 andre under eller efter Lastningen sprang læk, saaledes at de efter at være udlosset maatte tages op paa Slippen og eftersees og repareres. Den sunkne Skude, der, idet den sank, skal have faaet en Trosse midt under Kjølen og paa Grund heraf knækket midt over, havde en Værdi af .... Kr. 1600.00,
medens Hammers Tilgodehavende for Leie og Udlæg til 2 Skuders Eftersyn og Reparation paa Slippen udgjør.......................... „ 182.54

Kr. 1782.54,

hvilket Beløb S/S „Haraldsvang" maa være pligtig til at erstatte saavel paa Grund af foranstaaende som fordi Skibet i dette Tilfælde heftede selv for casus[1]), idet Befragteren ved at tage

[1]) ɔ: Tilfældig Skade, som ikke kan tilregnes nogen.

Skuden i Brug tillige underkastede sig det Vilkaar for Befragtningen eller Leien, som indeholdes i en paa hver af Skuderne agter paa Skottet malet Plakat saalydende: *Bekjendtgjørelse:* Enhver Leier af denne Skude er fuldt ansvarlig i alle Tilfælde for Skuden og dens Tilbehør fra den Tid den tages i Leie og til den bliver tilbageleveret".

Indstævnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Søgsmaalsomkostninger og har derhos i Henhold til behørig indledet Kontrasøgsmaal nedlagt Paastand om Tilkjendelse af Kr. 1000 for den sunkne Kis og Kr. 241.50 i Erstatning for Fragttab. Der gjøres fra Indstævntes Side gjældende, at Aarsagen til det indtrufne Uheld med Skude No. 4 udelukkende maa være at søge i Skudens skrøbelige Forfatning. Samtlige Skuder blev, efter hvad Indstævnte anfører, lastet med stor Forsigtighed, idet Kisen førtes i Render fra Skibet ned i Skuderne. Da den Skude, som gik tilbunds, var den første som blev lastet, var Lastens Fald som Følge heraf blot nogle faa Tommer, idet Renden gjennem hvilken den gik, næsten naaede Skudens Bund. Ligeledes sørgedes der paa det omhyggeligste for, at Lasten blev fordelt i Skuden, saa Vægten var den samme paa begge Sider. Skudens Bæreevne blev kun udnyttet med $^3/_4$, da man heller vilde have større Bekostninger end at løbe nogen Risiko. Den Mand, der ved Udleien repræsenterede Citantens Skude, var specielt bleven meddelt, at Skuderne skulde benyttes til at fragte fin Kis fra Skibet, og Citanten har efter Indstævntes Mening ved at bortleie sine „raadne og daarlige" Skuder til Losning af Kis gjort sig skyldig i en grov Uagtsomhed. Ved 1ste, 2det og 3die Hovedvidnes Prov maa det imidlertid ansees bevist, at Indstævntes Karakteristik af den sunkne Skudes Beskaffenhed ikke medfører Rigtighed. Disse Vidner har nemlig havt Skuden tilleie i de allernærmeste Dage forud for Uheldet, og prover samtlige, at Skuden var tæt og vel vedligeholdt. Efter hvad 9de Hovedvidne oplyser var den ikke fuldt 4 Aar gammel. 6te og 7de Hovedvidne har som Svar paa et af Indstævntes Sagfører stillet Spørgsmaal, om Skuder, som Omhandlede, egner sig til uden Risiko at laste saa tung Last som Kis, svaret, at de anser Skuderne stærke nok til Kis, naar de blot lastes paa ordentlig Maade. Med Hensyn til den ved Lastningen anvendte Fremgangsmaade er det oplyst — jfr. Sjøforklaringens 1ste Vidne og 2det og 3die Kontravidne — at Kisen blev ført ned i Skuden gjennem Render, som hang ned ad Skibssiden og førte ned i Skuden. Efterhvert som Lasten

toppede sig op paa et Sted, flyttede Vidnet Skuden. Da dens ene Side var nedlastet, blev Skuden tørnet rundt og lastet i den anden Side. Dette skede ifølge 1ste Vidne, fordi Renden ikke naaede længer end til den ene Side af Skuden, som laa Dampskibet nærmest, da dette laa saa lavt. Om denne Fremgangsmaade er det af 9de og 11te Hovedvidne udtalt, at den er uforsvarlig og usædvanlig ved Lastning af saa tung Vare som Kis. Lasten maa efterhvert lempes jevnt udover Skudens Bund. Det fremgaar af begge de nævnte Vidners Prov, at de mener, at Grunden til Skudens Synkning ligger i nysnævnte Fremgangsmaade. Retten finder, efter hvad der saaledes er oplyst, at Indstævnte ikke kan undgaa at tilsvare den sunkne Skudes Værdi. Selv bortseet fra, at der som i Stævningen nævnt til Leien var knyttet den Betingelse, at Leieren skulde være ansvarlig *i alle Tilfælde* for Skuden og dens Tilbehør, maa Retten nemlig gaa ud fra, at Skudens Synkning er at tilskrive den ved Lastningen anvendte Fremgangsmaade, der ikke kan ansees forsvarlig ligeoverfor en saa tung Vare som Kis. Skudens Værdi er i Stævningen anført at udgjøre Kr. 1600. Hertil er i Indstævntes første Tilsvar intet bemærket, og Værdien maa efter dette ansees processuelt erkjendt. Vistnok har Indstævnte i sit 2det Indlæg bemærket, at efter hvad han nu har erfaret, maa han benægte, at Værdien var Kr. 1600. Men til denne Benægtelse kan der ikke tages Hensyn, da der fra Citantens Side er protesteret mod samme som forsent fremkommet, og Indstævnte ikke har fremført nogensomhelst ham utilregnelig Grund for, at han ikke i sit første Tilsvar protesterede mod Citantens Værdiangivelse. Med Hensyn til Citantens Paastand om Refusion af Udlæg til de 2 Skuder No. 3 og 7's Eftersyn og Reparation paa Slippen tilsammen Kr. 152.54 foruden Leie 30 Kr., bemærkes, at det for de 2 Skuders Vedkommende er paa det Rene, at de, da de var tillastede, sprang læk, saa de maatte tømmes, for at ikke ogsaa de skulde synke — jfr. Indstævntes Indlæg af 25de Oktober 1899. Indstævnte gjør i Forbindelse hermed opmærksom paa, at de øvrige benyttede Skuder, der tilhørte andre Eiere, derimod viste sig brugbare og ikke voldte Vanskeligheder. Citanten har hertil bemærket, at naar de andre Skudeeiere gik fri for Skade, skyldes dette den Omstændighed, at Lossefolkene da var blevne kloge af Skade, og for de senere lastede Skuders Vedkommende passede paa, at Kisen blev jævnet udover Skudens Bund. Citantens Skuder derimod var af de første og fik ikke nyde godt af denne

forbedrede Lastemethode. Hvorvidt der for begge heromhandlede Skuders Vedkommende ved Indlastningen blev fremgaaet paa samme Maade som ved den sunkne Skude, kan ikke af det oplyste med Sikkerhed sees. Af Sjøforklaringen fremgaar det, at det var Tilfældet med en af dem. Indstævnte udtaler i sit 2det Indlæg, at af de 2 Skuder, som blev lastede paa samme Maade som den sunkne, sprang den ene — Citantens — læk, medens den anden, der ikke tilhørte Citanten, ingen Skade led. Imidlertid har 2det Hovedvidne, Dreng hos Gerdt Meyer, próvet, at Meyer havde begge de nævnte Skuder (No. 3 og 7) tilleie saa sent som 15de September 1899 (Dagen før de blev leiede ud til Indstævnte) og at de da begge viste sig at være tætte og godt vedligeholdte — den ene (No. 7) er, efter hvad Vidnet oplyser, kun 1½ Aar gammel. 4de Hovedvidne, Tømmermand hos Mjellem & Carlsen, har undersøgt og besigtiget de 2 Skuder, da de blev optagne paa Mjellem & Carlsens Værft. Han prover, efter at have forklaret sig om Lækagens Beskaffenhed, at saavidt han kan forstaa, maa Skaden komme af, at Skuderne ikke har været lastet bent, men for tungt paa den ene Side. Væsentlig overensstemmende hermed, har 5te, 6te og 7de Hovedvidne forklaret sig, ligesom samtlige de nævnte Vidner er enige i at udtale, at alle Materialier i Skuderne var friske og gode og Skuderne idethele vel vedligeholdte. Efter disse samstemmige Udtalelser om den sandsynlige Aarsag til Skaden samt om Skudernes Beskaffenhed, finder Førstvoterende at maatte anse det bevist, at ogsaa for disse Skuders Vedkommende Skaden er at tilskrive uforsigtig Indlastning, og at Indstævnte maa tilpligtes at betale ogsaa denne Skade. Mod den fremlagte Regnings enkelte Poster er der ikke gjort nogen Indsigelse. Citanten har under Processen ladet afholde Arrest over „Haraldsvang", hvilken Arrest dog atter er bleven hævet, efterat der fra Indstævntes Side var stillet Sikkerhed. Førstvoterende finder at maatte votere for, at Indstævnte paalægges at tilsvare Processens Omkostninger med 120 Kroner.

Thi konkluderes:

Dampskibet „Haraldsvang", ved dets Kaptein K. Smedsvig, bør til Lauritz Hammer betale de paasøgte 1782 — et Tusinde syv Hundrede og toogotti — Kroner og 54 — fireogfemti — Øre med 4 — fire af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 25de September 1899 til Betaling sker og 120 — et Hundrede og tyve — Kroner i Sagsomkostninger. I Kontrasøgsmaalet bør

Hammer for „Haraldsvang"s Tiltale fri at være. At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

20 April 1900. *Ludvig Dahl.*

Votum.

Idet jeg delvis kommer til et andet Resultat end Førstvoterende, skal jeg begrunde dette mit dissenterende Votum:

1. Samtlige Skuder, specielt den omhandlede No. 4, anser jeg for ikke at være egnet til at føre saa tung Last som Kis; idet de ikke har en eneste gjennemgaaende Bolt, men kun Skudesøm, der uden at være klinket paa Tømmeret, ikke kan ansees for at være saaledes bygget, at Skuderne kan ansees skikket til at føre saa tung Last som Kis.
2. At omhandlede Skude, foruden at være af en daarlig Konstruktion, ogsaa maa have været meget svag, fremgaar tydelig af den i Proceduren paaberaabte Omstændighed, at Skuden, idet den synker, bliver hængende et Øieblik tvers over en Trosse (Staaltaug) og selv da ikke taaler dette, men brækkes tversover. At Skuden, skjønt kun 4 Aar gammel, maa have været meget daarlig, finder jeg saaledes fuldt bevist, men da det er provet, at Lastningen af samme har været uforsvarlig, stemmer jeg for, at Indstævnte betaler Skudens Værdi. Af den af Førstvoterende nævnte Grund, som formentlig er processuelt bindende, finder ogsaa jeg at maatte tage den af Citanten opførte Værdi Kr. 1600 til Følge. Reparation af Skuderne No. 3 og 7 anser jeg for at være Indstævnte uvedkommende, hvorimod Leien, henholdsvis Kr. 18 og Kr. 12, bør erlægges af Indstævnte. Endvidere finder jeg, at Omkostningerne ved nærværende Sag bør ophæves.

Thi konkluderes:

Dampskibet „Haraldsvang" bør til Lauritz Hammer betale 1600 — et Tusinde sex Hundrede — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 25de Septbr. 1899 til Betaling sker, men bør forøvrigt for Hammers Tiltale i denne Sag fri at være. I Kontrasøgsmaalet frifindes Hammer for „Haraldsvang"s Tiltale. Sagens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Bergen den 23de Februar 1900. *J. R. Simonsen.*

I det Væsentlige og i Resultatet enig med Andenvoterende.

Bergen den 26de Februar 1900.

C. Lund.

I Henhold til den stedfundne Votering

kjendes for Ret:

Dampskibet „Haraldsvang" bør til Laurits Hammer betale 1600 — et Tusinde sex Hundrede — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 25de September 1899 til Betaling sker, men bør forøvrigt for Hammers Tiltale i denne Sag fri at være. I Kontrasøgsmaalet frifindes Hammer for „Haraldsvang"s Tiltale. Sagens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Bergen den 23de Februar 1900.

J. R. Simonsen.

Bergen den 26de Februar 1900.

C. Lund.

2den Marts 1900.

Ludvig Dahl.

50.

Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i København den 23de Mai 1900.

Letmatros Christen Andresen
(Overretssagfører Lachmann)
mod
Skibsrheder D. E. Torm
(Overretssagfører A. Damm).

I et Tilfælde, hvor en Matros havde sagsøgt et Skibs Rederi til Betaling af Hyre med Kostpenge, fordi han formente sig ulovlig opsagt fra Skibet, blev Indstævnte frifunden, da den lovlige Opsigelse ikke ved det fremkomne kunde siges at være godtgjort af Sagsøgeren, ligesom det heller ikke saaes, at Sagsøgeren ved den senere med Skibets første Styrmand stedfundne Opgjørelse af Afregningen havde gjort gjældende, at han ikke var lovlig opsagt.

Letmatros Christen Andresen, der fra den 24de November f. A. var forhyret i nævnte Egenskab mod en maanedlig Hyre af 45 Kr. med Damperen „Helene", tilhørende Dampskibsselskabet Torm hersteds, hvilken Damper, efter hvad der er givet, gaar i almindelig Fragtfart paa Nord- og Østersøen, blev afmønstret fra det nævnte Skib den 11te Januar d. A., medens Skibet henlaa

her ved Refshaleøen. Det er givet, at der ikke havde fundet nogen Opsigelse Sted for hans Vedkommende fra nogen af Siderne endnu den 10de Januar, og at hans Fratræden fra Skibet den 11te Januar stod i Forbindelse med en Uenighed, der var opstaaet mellem ham og 2den Styrmand Natten mellem den 10de og 11te Januar, men, medens hans Paastand gaar ud paa, at han som Følge deraf blev afskediget fra Skibets Side uden hans Ønske, er det derimod fra modsat Side hævdet, at det netop var efter hans eget Ønske, at han blev afmønstret. Under nærværende Sag har han derfor, idet han har anbragt, at han efter de den 8de Juni f. A. vedtagne Regler først kunde have opsagt til Fratrædelse til det Tidspunkt, da „Helene“ efter dets næste Reise rimeligvis vilde ankomme hertil, hvilket maatte anslaaes til den 9de Februar, paastaaet sig hos Indstævnte, Skibsrheder D. E. Torm, som korresponderende Rheder for det ovennævnte Dampskibsselskab, tilkjendt Hyre for Tiden fra 11te Januar til 9de Februar d. A. med 42 Kr. samt Kostpenge for samme Tidsrum à 1 Kr. 25 Øre pr. Dag, ɔ: 35 Kr., altsaa ialt 77 Kr., dog med Fradrag af 4 Kr., som det er givet, at han har faaet udbetalt for meget; han har saaledes fordret sig tilkjendt 73 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 21de Februar d. A. foruden Sagsomkostninger.

Indstævnte har derimod paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet han derhos subsidiært, uden iøvrigt at bestride Beregningens Rigtighed, har protesteret mod, at Kostpengene beregnes med mere end 66 Øre pr. Dag, ɔ: med mere end 18 Kr. 48 Øre ialt, hvorefter det samlede Beløb vilde blive 56 Kr. 48 Øre (60 Kr. 48 Øre ÷ 4 Kr.).

Under en til Oplysning i Sagen stedfunden Vidneførsel har 2den Styrmand paa „Helene“ forklaret, *at*, da han Natten mellem den 10de og 11te Januar d. A., hvilken Nat Sagsøgeren havde Vagt paa Dækket, havde en Ordvexel med denne vedrørende hans Pligter som Vagtmand, ytrede Sagsøgeren, at, hvis man ikke var tilfreds med ham, kunde han godt gaa iland, hvortil 2den Styrmand svarede, at, hvis han ønskede det, kunde han godt skrubbe af, men at han maatte besørge sin Vagt den Nat, *og at* Sagsøgeren overensstemmende dermed, da 2den Styrmand saa om Morgenen den 11te sagde til denne, der netop gik forbi, medens 1ste Styrmand stod tæt ved, at nu vidste (ɔ: Sagsøgeren) altsaa, at det var efter hans eget Ønske, at han kom fra Skibet, kun svarede ja. 1ste Styrmand har derhos som Vidne forklaret,

at han, der var kommen ud paa Dækket, da 2den Styrmand om Natten havde den nævnte Samtale med Sagsøgeren, men dog befandt sig i adskillige Alens Afstand, hørte denne, idet han slog i en Tønde, sige, at, var man ikke tilfreds med ham, kunde han godt gaa i Land, hvortil 2den Styrmand kom med en Bemærkning om, at det kunde han, men at han nu først maatte passe sin Vagt, *og at* Sagsøgeren, da 2den Styrmand saa, Kl. 8 den 11te Januar om Formiddagen ytrede til denne, der netop gik forbi det Sted, hvor begge Styrmænd da stod, at Sagsøgeren vel nu var paa det rene med, at han ønskede at komme i Land, kun svarede ja, *samt at* Sagsøgeren noget efter, da han paany gik forbi 1ste Styrmand, sagde, at den Dag vel blev at regne med ved Opgørelse af Hyren, hvad denne besvarede bekræftende. Sagsøgeren har overfor disse Forklaringer hævdet, *at* det først var, efter at 2den Styrmand om Natten havde sagt til ham, at han skulde skrubbe af, at han kom med en Bemærkning om, at han, hvis man var utilfreds med ham, godt kunde gaa i Land, *at* 2den Styrmand paany om Morgenen, da han var færdig med Nattevagten, sagde til ham om at skrubbe af, *og at* han overfor 2den Styrmands ovennævnte Ytring til ham noget efter ved 8-Tiden i 1ste Styrmands Paahør ikke nøiedes med at svare ja, men udtrykkelig sagde: „Ja, jeg gaar i Land for at høre, om den Opsigelse er lovlig".

Det maa derhos anses som givet, at Sagsøgeren, lidt efter at han, som nævnt, ved 8-Tiden havde talt med 1ste Styrmand, med Tilladelse gik i Land og da henvendte sig til Formanden for Sømændenes Fagforening, for hvem han ifølge en Erklæring fra denne skal have omtalt, at han var ulovlig opsagt, og af hvem han skal have faaet det Raad at henvende sig til Kaptajnen og 1ste Styrmand og spørge, om det var deres Ordre, at han skulde forlade Skibet. Han gik saa tilbage til Skibet, men mødte paa Vejen Kaptajnen, der havde stærkt Hastværk med at komme i Land fra Refshaleøen, og er det ikke oplyst, at der da er passeret andet mellem dem, end at Sagsøgeren, idet han omtalte, at han kom fra Fagforeningsformanden, spurgte, om Kaptajnen var enig i, hvad han og Styrmanden havde talt om, hvortil Kaptajnen, der ombord kun havde hørt 1ste Styrmand omtale, at Sagsøgeren havde forsømt sin Pligt og været uforskammet, blot ytrede, idet han strax gik videre, noget saadant som, at hvad der var ordnet af Styrmanden, tiltraadte han. Da Sagsøgeren derpaa kom ombord, meddelte 1ste Styrmand, efter

at han havde gjort hans Afregningsbog op, denne, der Dagen før eller samme Dag havde faaet et Pengebeløb udbetalt, at han derved havde faaet 4 Kr. mere, end han havde tilgode, og Sagsøgeren vægrede sig da ved at underskrive i Afregningsbogen, hvori det var anført, at han skyldte de 4 Kr., uagtet 1ste Styrmand ifølge sin Forklaring som Vidne da vil have sagt, at han selv vilde bære dette Tab, hvorimod der ikke iøvrigt da skal være forefaldet videre, end at Sagsøgeren ytrede noget til 1ste Styrmand om, at han havde talt med Kaptajnen, og at den Sag nok gik i Orden. Der ses endelig ej heller derefter at være forefaldet videre, end at Sagsøgeren, der maa antages kort efter den Dag at være bleven afmønstret, men som en eller to Dage efter et Øjeblik kom ombord igjen og saa atter talte om sin Afregningsbog, paany vægrede sig ved at kvittere for Afregningen og derfor ikke fik den udleveret fra Skibet, der afsejlede den 13de Januar.

Der findes nu vel, efter hvad der foreligger, efter Omstændighederne ikke at kunne tillægges den af 2den Styrmand afgivne Forklaring nogen afgørende Betydning, og det kan derfor heller ikke siges at være bevist, at Sagsøgeren selv har udtalt, at han ønskede at komme fra Skibet, men omvendt er det ikke af ham. hvem Beviset derfor paahvilede, godtgjort, at han, som af ham paastaaet, er bleven bortvist eller ulovlig opsagt, og, om det end havde været rigtigst, at 1ste Styrmand, ialtfald da han i Anledning af Afregningen talte med Sagsøgeren, havde sørget for, at der var kommet fuld Klarhed over Forholdet, maa det dog først og fremmest falde Sagsøgeren selv til Last, at han ikke da udtrykkelig gjorde gældende, hvad han ikke ses at have gjort, at han ikke var lovlig opsagt, og at han følgelig ikke var pligtig at fratræde uden at faa Hyre for nogen Tid endnu, saa at han intet skyldte til, men tværtimod havde Penge tilgode hos Rhederiet.

Som Følge deraf vil dette blive at frifinde, hvorfor der ikke er Grund til at komme ind paa Spørgsmaalet om Kostpengenes Beregning. Sagens Omkostninger findes dog efter Omstændighederne at burde ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger dog ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Skibsrheder D. E. Torm, bør for Tiltale af Sagsøgeren, Letmatros Christen Andresen, i denne Sag fri at være. Dens Omkostninger hæves.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 16	Aargang I	1900

51.

Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 30te Maj 1900.

Den kjøbenhavnske Søassuranceforening
(Højesteretssagfører Asmussen)

mod

Grosserer Jansen & Co.
(Højesteretsadvokat Halkjer).

Et Skruedampskib paa Slæb af en Bugserbaad var umiddelbart efter Passage igjennem Knippelsbro i Kjøbenhavn nordfra tørnet med sin Bagbords Bov mod en Pram, der laa fortøjet paa Sydostsiden af Broen udenfor en Jernlægter, hvorved nævnte Pram beskadigedes saaledes, at den blev kondemneret. Den Søassuranceforening, hvori Prammen var forsikret, udbetalte en Erstatning af Kr. 5 023,91, til hvilket Beløbs Betaling Foreningen nu søgte ovennævnte Dampskib ved Rhederiets herværende Repræsentant. Ved Rettens Dom statueredes, at Skibet, da det opdagede den omtalte Pram, burde have ladet Styrbords Anker falde og ikke, som sket, Bagbords Anker, hvorved Skaden sandsynligt vilde være bleven mindre — den Omstændighed, at Slæbetrossen sprang umiddelbart før Sammenstødet, antages ikke at have medvirket til Sammenstødet — og under Hensyn til det anførte dømtes Dampskibet i Henhold til *Sølovens § 220, 2. Stykke*, til at betale Sagsøgeren henimod $^1/_3$ af Skaden, nemlig Kr. 1 600,00, idet det samtidig udtaltes i Dommen, at det, under Hensyn til Forholdene paa det paagjældende Sted, maatte ansees for saa uforsigtigt at fortøje et Fartøj udenfor et andet, at det paagjældende Fartøj selv havde maattet bære Beskadigelsen, hvis ovennævnte Fejl fra Dampskibets Side ikke var bleven begaaet.

Den 18de November 1899 tidlig om Formiddagen, da Skruedamperen „Fulton“ af Bergen, ført af Kaptajn H. Falk, paa Vejen nordfra gennem Havnen ad Ryssensten tillige havde passeret gennem Knippelsbro, tørnede den med sin Bagbords Bov mod Siden, omtrent midtvejs, af en Pram (Lægter DDD 2), tilhørende „de danske Dampmøller“, hvilken Pram dengang laa fortøjet paa Sydostsiden af Broen nær ved samme, og blev den nævnte Pram derved saa beskadiget, at den blev kondemneret, hvad der medførte en Erstatningsudgift for „den kjøbenhavnske Søassuranceforening“, hvori Prammen var forsikret, af 5 023 Kr. 91 Øre. Den ommeldte Forening har nu under nærværende Sag under Paaberaabelse af, at „Fulton“ ene bar Skylden for Sammenstødet, sagsøgt d'Herrer Grosserer Jansen & Co., der have paataget sig Garanti for, hvad „Fulton“ maatte findes pligtig at betale i Anledning af Sammenstødet, dømt til at udrede til Foreningen de anførte 5 023 Kr. 91 Øre med Renter deraf 5% aarlig fra Stævningens Dato den 23de December f. A. og denne Sags Omkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Begge Parter have subsidiært procederet til en Deling af Skaden.

De nærmere Omstændigheder vedrørende det omhandlede Sammenstød vare efter det fremkomne følgende:

Ved Bolværksstrækningen mellem det sydlige Hjørne af Knippelsbro paa Kristianshavnssiden og Indløbet til „Tyske Grav“, hvilken Strækning er ca. 235 Fod lang, laa den nævnte Morgen ud for „de danske Dampmøller“s Plads, fortøjet: nærmest ved Broen et fremmed Dampskib og nærmest ved Indløbet til „Tyske Grav“ en det forenede Dampskibsselskab tilhørende Jernlægter, lidt over 87 Fod lang og 21,7 Fod bred; mellem den og Bolværket skal der kun have været Friholter paa 18". Efter at en de nævnte Dampmøller tilhørende Træpram var bleven udlosset i Nærheden, havde dens Fører, som med en anden Pram skulde afhente nogle Varer ved Korntørringsmagasinet, samme Morgen inden Kl. 8 henlagt den omtalte lossede Pram (Lægter D.D.D. 2) med Styrbordssiden udad lige ud for Siden af Dampskibsselskabets ovennævnte Jernlægter, saaledes at han med Samtykke af to Matroser ombord i Jernlægteren fortøjede den for og agter klods op til denne, idet han tillige førte en Fortøining i Land fra Agterenden, og blev Træprammen derpaa liggende sammesteds uden noget Tilsyn. Den var 65 Fod

lang og 17 Fod 6" bred, og, som den da laa, maa der antages at have været mellem ca. 240 og ca. 260 Fod fra Midten af dens Yderside hen til Midten af Sydsiden af Broaabningen.

Damperen „Fulton", der er bygget af Staal, 224,6 Fod lang og 32,2 Fod bred samt forsynet med en Maskine paa 107 nominelle Hestes Kraft, havde den 18de November om Morgenen faaet Lods ombord og begyndte ca. Kl. 8½ fra Toldbodbommen at gaa sydpaa gennem Havnen, saaledes at den var paa Slæb af Bugserbaaden „Mjølnir". Det var da ved Bommen paa sædvanlig Maade angivet, at det var Sønden Vande med en Styrke af Strømmen ved Knippelsbro af ca. 2 Knob, og maa Strømmen sydfra antages at være stegen til i alt Fald ca. 2½ Knob, inden Sammenstødet foregik. Vejret var stille. Der passerede intet af Betydning under „Fulton"s Gang, der foregik langsomt gennem Havnen, ned til Broen, der blev aabnet uden videre, for at „Fulton" kunde passere. Strax efter beordrede Lodsen, der var paa Broen med Kaptajnen, medens 1ste Styrmand var forude, „langsomt" til Maskinen og Styrbords Ror, for at Skibet kunde komme ret for Broaabningen, der er 50 Fod bred. Derpaa blev Roret atter støttet. Da Skibets Bov var midt i Broløbet, drejede den noget over mod Vest (Bysiden), hvorfor Lodsen atter et Ojeblik gav Styrbords Ror, for at Skibet ikke skulde komme i Konflikt med den vestre Broklap, og Boven drejede som Følge deraf noget Bagbord over. Da „Fulton" omtrent med dens halve Længde var kommen gennem Broløbet, fik „Mjølnir" Ordre til at trække over mod Byens Side: først med halv, saa med fuld Kraft, hvilket skete, og blev der beordret „haardt Bagbord", uden at Skibet paa Grund af Strømmen strax lystrede Roret, idet det tværtimod drejede endnu lidt Bagbord over, samt derhos umiddelbart efter beordret: „fuld Kraft bak", hvorhos der tillige gaves Ordre til at lade Ankeret falde, og lod 1ste Styrmand saa strax det Bagbords Anker som det letteste falde. Alle de sidstnævnte Ordrer bleve givne af Lodsen, fordi han, da „Fulton"s Forskib var kommet gennem Broen, opdagede, at der paa det omtalte Sted i Nærheden af Indløbet til „Tyske Grav" laa den forannævnte Træpram udenfor Jernlægteren, hvorom man ikke forinden havde anet noget. Strax efter at „Fulton"s Agterstævn var kommen fri af de sydlige Bropiller, og da dens Forstævn kun var faa Fod fra Ydersiden af Træprammen, sprang den paa „Mjølnir" befæstede Slæbetrosse (en „Fulton" tilhørende ny, 6 Tommers Manillatrosse), og umiddelbart efter tørnede „Fulton",

der da endnu var under Svingning Bagbord over, med sin Bov mod Prammen omtrent 1 Alen foran for dens Midte, hvorved Prammen fyldtes med Vand og tog meget betydelig Skade.

Efter det foreliggende maa det antages, at „Fulton“ vilde være tørnet mod Prammen, selv om Slæbetrossen ikke var sprungen, og Sammenstødet findes udelukkende at være fremkaldt ved, at Skibet efter den Retning, hvori det paa Grund af Broens Beliggenhed kom frem gennem denne, af den stærke modgaaende Strøm blev tvunget Bagbord over, uden at det findes, at Skibet har foretaget nogen urigtig Manøvre, naar undtages, at det under de foreliggende Omstændigheder ikke burde have ladet det Bagbords Anker falde, men det Styrbords. Hvis dette sidste var faldet, kan det dog ikke antages, at Sammenstødet helt vilde være undgaaet, men det er derimod sandsynligt, at Skaden i saa Fald vilde være bleven noget mindre.

Det maa derhos vel antages, at der ikke fra Havnevæsenets Side foreligger noget særligt Forbud mod, at to Fartøjer ligge saaledes fortøjede paa det paagældende Sted, det ene udenfor det andet, som det den Morgen var Tilfældet, og at dette endog oftere er foregaaet, men dette maa under Hensyn til Forholdene paa Stedet siges i og for sig, ganske bortset fra at Prammen henlaa uden alt Tilsyn, at være saa uforsigtigt, at det paagældende Fartøj i saa Fald selv maa bære deraf følgende Beskadigelse, forsaavidt det ikke lader sig paavise, at Skaden skyldes Fejl fra det Fartøjs Side, der støder mod samme. Herimod findes der ikke, som under Sagen anført, at kunne hentes noget Argument fra den i § 47 i Bekendtgørelse af 9de Juli 1897 om Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Kjøbenhavns Havn indeholdte Forskrift, og det allerede fordi denne iøvrigt kun rent administrative Bestemmelse i alt Fald alene angaar Havnevæsenets egne Ejendele.

Som Følge heraf vil den af Sagsøgerne nedlagte principale Paastand ikke kunne tages til Følge, men de Indstævnte ville kun i Henhold til § 220, 2det Stykke i Soloven kunne tilpligtes at betale en Del af Skaden under Hensyn til. at denne, som berørt, maa antages at være bleven forøget derved, at „Fulton“ lod det Bagbords Anker falde i Stedet for det Styrbords, og, da den ommeldte Del skønnes højst at kunne anslaas til henimod en Trediedel af hele Beløbet, ville de Indstævnte kun blive at dømme til at betale 1 600 Kr. med Renter som fordret, hvorhos Sagens Omkostninger ville være at hæve.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Grossererne Jansen & Co. bør til Sagsøgerne: „Den kjøbenhavnske Søassuranceforening“ betale 1 600 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 23de December 1899, til Betaling sker, men iøvrigt for deres Tiltale i Sagen frie at være. Dens Omkostninger hæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

52.

Dom, afsagt af Christianssands Sjøret den 16de Mai 1900.

Dampskibet „Erna“s Fører og Rederi
(Overretssagfører Vogt)

mod

„Aktieselskabet Christianssands Møller“
(Overretssagfører P. Hansen).

Et Parti Mais i Sække oplossedes fra et Dampskib paa Bryggen, hvor det de nærmest følgende Dage afhentedes af Modtagernes Folk. Under Losningen toges Tallet af Toldvæsenet med det Resultat, at der af Partiets 1110 Sække manglede én. Modtagerens Kontorist talte Sækkene ved deres Bortkjørsel fra Kaien med det Resultat, at der manglede 57 Sække, men 10 af disse fandtes dog senere. Spørgsmaalet i nærværende Sag dreiede sig om Rederiets Ansvar for de 47 Sække. Retten ansaa Rederiet uansvarligt, idet Konnossementet bestemte, at Varerne lossedes strax ved Ankomsten, og at de da henlaa paa Bryggen for Eiernes Ansvar og Regning; men selv bortseet herfra fandt Retten, at Rederiet maatte være ansvarsfrit, fordi Varerne var afhentede af Modtagerne uden Henvendelse til Dampskibets Expeditører, af hvem Udleveringssedler burde have været erholdt.

Fra Dampskibet „Erna“, der ankom fra Hamburg til Christianssand Fredag den 15de September 1899, oplossedes blandt andet 1110 Sække Mais til „Christianssands Møller“. Tallet blev saavel under Losningen som efter denne flere Gange eftertællet af Toldbetjent Wilkens og Toldassistent Juell, og fandt de Antallet at være 1109 Sække, hvorfor de troede, at 1 Sæk kunde være forstuet inde i Partiet, saa at den ikke kunde sees. Losningen foregik ved Toldbodbryggen, og bleve Sækkene anbragte dels under det lukkede og dels under det aabne Shed sammesteds. Fragten af dette Parti samt Arbeidspenge ved Losningen beløber

sig til Kr. 735,96, hvorfra Dampskibet imidlertid har erklæret sig villig til at fradrage Værdien af 1 Sæk. „Christianssands Møller“ har imidlertid forlangt fradraget Værdien m. v. af 46 Sække, der angives at være bortkomne af Partiet efter Losningen. Da Dampskibet „Erna“s Vedkommende ikke vilde indgaa herpaa, har de sagsøgt „Christianssands Møller“ og paastaaet dem tilpligtet at betale Kr. 735,96 fradraget Værdien af en Sæk Mais, med lovlige Renter fra 14de December 1899 samt Sagens Omkostninger.

Indstævnte har taget til Gjenmæle og paastaaet sig frifunden mod at betale Kr. 356,92, samt at han tilkjendes tilstrækkelige Sagsomkostninger. Hvor der er bleven af de manglende 46 Sække Mais er ikke under Sagen bragt paa det Rene. Oplosningen paa Toldbodbryggen foregik Nat til Fredag den 16de September f. A. under fuldt Vagthold og i Overvær af ovennævnte Toldofficianter.

Lørdag Formiddag den 17de September f. A. blev der af Dampskibets Expeditør, N. Rosenkilde & Co., telefoneret til Indstævnte, at Partiet var ankommet. Afhentningen foregik derefter Mandag 19de og Tirsdag den 20de September f. A. 401 Sække bleve opkjørte til „Christianssands Møller“, medens Resten dels bleve sendte til udenbys Kunder med Dampskibene „Søgne“, „Alfen“ og „Topdal“ og dels bleve kjørte til 9 forskjellige Modtagere her i Byen.

Kontrollen med Hensyn til Fordelingen blev ført derved, at 1ste Kontravidne, Kontorist ved Møllerne, Alfred Mikalsen, stod inde ved Enden af Toldbodbryggen og noterede Antallet af Sækkene paa hvert Læs, som blev kjørt fra Sheddene opover Bryggen. I Almindelighed var der 10 Sække paa hvert Læs, men der var ogsaa de Læs, som indeholdt 12 à 15 Sække. Kjøringen blev paabegyndt om Morgenen Kl. $6^1/_2$ og varede til om Aftenen Kl. 6 à 7 med 1 Times Middagshvil. I Almindelighed talte han hver enkelt Sæk paa Vognen, som kjørte forbi ham, men det hændte ogsaa, at han tog Tallet efter vedkommende Kjørers Opgivende. Han tror ikke, at der er kjørt noget Læs op fra Bryggen, som han har overseet. Oprindelig savnedes der 57 Sække, men man fandt igjen 10 Sække, som Lømslands Efterfølgere havde hentet formeget af et Parti Mais, som han selv direkte havde faaet fra Udlandet, og som han havde oplagt paa Bryggen. Da der saaledes manglede 46 Sække, blev der undersøgt paa de forskjellige Steder, hvor Maispartiet var bragt hen.

og hos Andre, der havde havt Maispartier liggende paa Bryggen, men uden Resultat.

Efter hvad 1ste Hovedvidne, Kontorist hos N. Rosenkilde & Co., Hans Vestby, har forklaret, blev der Lørdag den 23de September f. A. telefoneret til Møllernes Kontor for at høre, om Partiet var i Orden, hvortil blev svaret „ja". Men senere samme Aften blev der igjen telefoneret tilbage, at Maispartiet ikke stemte paa langt nær. Mandag den 25de næstefter blev der telefoneret fra Møllerne, at der manglede 55 Sække og senere paa Dagen, at man hos L. Lømslands Efterfølgere havde faaet tilbage 10 Sække, som dette Firma havde kjørt hjem for meget.

Citantskabet har i det Væsentlige anført, at efter Sjøfartslovens § 136 gaar Skibets Pligt ikke videre end at aflevere Godset ved Skibets Side, ligesom § 142 bestemmer, at Ansvaret for Beskadigelse eller Formindskelse af Godset alene paahviler Skibet indtil dets Aflevering. Konnossementet bestemmer ogsaa, at Losningen foregaar, og Varerne bero paa Bryggen for Modtagerens Regning og Resiko. Denne Regel er ikke ophævet ved den følgende Bestemmelse om, at Varer, som ikke afhentes paa Skibets Lossedage, blive enten oplagte paa Bryggen under Vagt eller opkjørte paa Pakhus, hvilket Alt sker for Vareeierens Regning og Resiko.

Citantskabet kan heller ikke erkjende, at de 45 Sække skulde være bortkomne ved ulovlig Bemægtigelse af Uvedkommende, hvorimod det ligger langt nærmere at antage, at Indstævnte selv ved den Maade, hvorpaa Møllerne disponerede over Partiet, har forvoldt, at de 45 Sække ere komne paa Afveie. Det vil nemlig af 1ste Kontravidnes Forklaring sees, at ingen nøiagtig Optælling af Partiet foregik, men at Møllerne uden engang at henvende sig til Dampskibsexpeditøren eller hans Folk fordelte Maisen i mindre Partier gjennem flere Dage.

Saavel 1ste som 2det Hovedvidne, Gabriel Olsen, der er Expeditionsmand hos N. Rosenkilde & Co., har i det Væsentlige provet, at ingen Modtager af Varer, der komme med Dampskibe, faa udleveret disse, forinden der forevises Udleveringsordre fra deres Principal N. Rosenkilde & Co. Denne Ordre bliver i Almindelighed paategnet Følgebrevet, men hvis saadant mangler, udstedes der særskilt Ordre. Kun 4 Firmaer hersteds faa Varerne udleveret uden saadan Ordre, men blandt disse er ikke Indstævnte. Tvertimod ere de flere Gange blevne nægtede at faa Varer ud-

leverede uden saadan Ordre, og Vognene, hvorpaa Varerne ere paalæssede, blevne stoppede, indtil Udleveringsordre er givet.

Citantskabet formener derfor, at naar de Indstævnte har paataget sig at hente og bortføre det omhandlede Parti Mais uden nogen Henvendelse til Expeditionen eller dennes Folk, saa havde de selvfølgelig overtaget Ansvaret og Resikoen for Partiet og kunde ikke senere med Retsvirkning fremføre nogen Reklamation.

Indstævnte har derimod i det Væsentligste anført, at Dampskibet „Erna“s Rederi ikke er ansvarsfri ved at levere Godset ved Skibets Side i et Tilfælde som dette, hvor det har en Expeditør, der er ansat i dets Tjeneste til at modtage Godset fra Skibet og paa Rederiets Vegne besørge det afleveret til Modtageren, i hvilken Anledning Sjøfartslovens § 8 paaberaabes.

I nærværende Tilfælde har Rederiet desuden udtrykkelig i Konnossementet paataget sig at holde Vagt paa Varerne, indtil de afhentedes, hvilket ikke er skeet. Expeditøren havde saa meget større Opfordring hertil, som der henlaa ogsaa andre Maispartier paa samme Brygge, og Indstævntes Parti laa indstuvet mellem andre Varer. Det er jo Expeditørens egentlige Hverv at paase, at de af ham modtagne Varer blive rigtig afleverede, saaat det ligger i Sagens egen Natur, at hvis der i saa Henseende sker noget galt, maa han bære Ansvaret. De Indstævnte formener desuden, at der med Hensyn til Maispartiets Afhentning Intet er at lægge dem tillast. Da det laa indstuvet paa Bryggen mellem andre Partier, var det ugjørligt at optælle Partiet, hvorfor Afhentningen maatte foregaa uden saadan. Vistnok havde Expeditøren ikke givet nogen Udleveringsordre til Partiets Afhentning, men de Indstævnte formener ved Afhørelse af 3 af sine Folk som 1ste, 2det og 3die Kontravidne at have bevist, at der ikke tidligere har været forlangt nogen saadan Ordre for deres Vedkommende.

Desuden havde En af N. Rosenkildes Pakhusfolk den 16de September f. A. anvist 1ste Kontravidne, hvor Maispartiet laa, og anmodet om man vilde gaa i Gang med Afhentningen.

I ethvert Fald forelaa der et stiltiende Samtykke til Afhentningen.

Sjøretten skal bemærke Følgende: Konnossementet indeholder blandt Andet følgende Bestemmelser: „Sogleich nach Ankunft werden die Güter durch den Capitain für Rechnung und Gefahr des Empfängers ununterbrochen gelöscht und ans Land

befördert“ og videre „Varerne udleveres ikke, førend Fragt og Omkostninger ere betalte, og bero samme paa Rryggen for Modtagerens Regning og Resiko. Varer, som ikke afhentes paa Skibenes Lossedage, blive enten oplagte paa Bryggen under Vagt eller opkjørte paa Pakhus, hvilket Alt sker for Vareeierens Regning og Resiko. Reklamationer maa ske strax ved Varernes Afhentning“.

Ved disse Bestemmelser i Konnossementet formener man, at Skibet har fraskrevet sig alt Ansvar efter Varernes Udlosning, idet de fra da af ligge paa Bryggen for Modtagerens Regning og Resiko. Ved de 2 Toldofficianters Attest om, at der er udlosset 1109 Sække Mais af det omhandlede Parti paa 1110 Sække, ansees det godtgjort, at der efter Udlosningen paa Bryggen blot manglede 1 Sæk, som Skibet er ansvarlig for. At det ikke kan bringes paa det Rene, hvor 45 oplossede Sække ere blevne af, kan derfor ikke Skibet bringes i Ansvar for. Vistnok hedder det i Konnossementet, at „Varer, som ikke afhentes paa Skibets Lossedage, blive enten oplagte paa Bryggen under Vagt eller opkjørte paa Pakhus, hvilket Alt sker for Vareeierens Regning og Resiko“, og i nærværende Tilfælde kan det ikke sees, at der er holdt nogen speciel Vagt over Varerne. Men denne Bestemmelse maa sees i sin Sammenhæng med den følgende Sætning om, at Alt sker for *Vareeierens Regning og Resiko,* hvorved ogsaa Bestemmelsen om Vagt er begrændset saaledes, at Skibet ikke heller skulde have nogen Resiko, om saadan Vagt ikke blev benyttet; jfr. Høiesteretsdom af 13de Oktober 1894, Retst. 1895, Side 329—331.

Men selv om man bortser fra Bestemmelserne i Konnossementet og antog, at Expeditøren saaledes som af Indstævnte paaberaabt i Henhold til Sjøfartslovens § 8 skulde ansees som den, der udfører Arbeide i Skibets Tjeneste, medens han dog nærmest er Vareafsenderens Fuldmægtig, jfr. Auberts Obligationsrets specielle Del, 2det Bind, Side 149—150, kan det ikke skjønnes, at der fra hans Side er udvist nogen Forsømmelse, hvorfor Skibet skulde kunne hæfte. Af hvad der er oplyst under Sagen maa nemlig Varemodtagerne for at faa Varerne udleverede, først henvende sig til Expeditøren for af denne at faa en Udleveringsordre til dennes Folk paa Bryggen. Herfra er der kun gjort Undtagelse for 4 navngivne Firmaer i Christianssand, hvoriblandt dog ikke de Indstævnte. Vistnok formener disse ved sine 3 Kontravidner at have godtgjort det modsatte. Men Citantskabet

har fremlagt 5 Udleveringssedler fra N. Rosenkilde & Co.s Dampskibsexpedition for Varer til Christianssands Møller, og til Bekræftelse paa, at Vedkommende maa indfinde sig paa Expeditionens Kontor for at erholde Udleveringsdokumenter, er der yderligere fremlagt 5 af Møllerne undertegnede Erklæringer i Tilfælde, hvor Udlevering er tilstaaet uden Aflevering af Konnossement. Dette stemmer ogsaa med 1ste og 2det Hovedvidnes Prov, saaledes som ovenfor anført.

De Indstævnte burde derfor have vidst, at de, førend de afhentede Maispartiet, havde at henvende sig til N. Rosenkilde & Co.s Dampskibsexpedition og faaet dennes Udleveringsordre til Expeditionens Folk paa Bryggen for, at der skulde kunne føres tilstrækkelig Kontrol med Afhentningen. Naar de Indstævnte har sat sig udover en saa naturlig Regel som denne, og som er bevist at være tidligere benyttet af dem ligeoverfor nævnte Dampskibsexpedition, og de indlade sig ganske paa egen Haand at afhente Maispartiet, har de derved afskaaret Dampskibsexpeditionen Adgangen til at føre den fornødne Kontrol og har selv overtaget Ansvaret med, at det udlossede Parti er tilstede, medmindre de kunne overføre Dampskibsexpeditionen nogen Forsømmelse, hvilket ikke er gjort. Selv om en af Expeditionens Folk den 16de September f. A. havde anvist 1ste Kontravidne, hvor Maispartiet laa paa Toldbodbryggen og havde anmodet om, at man vilde gaa i Gang med Afhentningen, hvilket imidlertid af Expeditionens Folk er benægtet, saa ligger ikke deri nogen Berettigelse for de Indstævnte til uden Udleveringsordre og uden Kontrol at afhente Partiet, ligesom der heller ikke foreligger noget stiltiende Samtykke hertil.

Heller ikke finder Sjøretten, at den Maade, hvorpaa Optællingen af Sækkene foretoges af 1ste Kontravidne, har været fuldt betryggende, i hvilken Henseende henvises til dette Vidnes Forklaring og navnlig til, at han ikke *tror*, at der er kjørt Læs op af Bryggen, som han har overseet.

Sjøretten antager saaledes, at Citantskabet ikke er forpligtet til at betale de manglende 45 Sække Mais, og dets Paastand vil derfor blive taget til Følge. Da Partiprisen pr. Sæk Mais i September 1899 efter Indstævntes fremlagte Erklæring af 6te Januar 1900 var Kr. 8,90, hvori indbefattet Sækkens Værdi 40 Øre, vil Indstævnte blive tilpligtet at betale Kr. 735,96 med Fradrag af Kr. 8,90, altsaa Kr. 727,06 med 4 % Rente deraf

fra 14de December 1899 til Betaling sker. Derhos bør de Indstævnte betale i Sagsomkostninger Kr. 150.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Aktieselskabet „Christianssands Møller" bør til Citantskabet Dampskibet „Erna"s Fører og Rederi betale 727 — syv Hundrede syv og tyve — Kroner 6 — sex — Øre med 4 % Rente deraf fra 14de December 1899 til Betaling sker samt Søgsmaalets Omkostninger med 150 — et Hundrede femti — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

F. Hagemann. *H. C. Hansen.* *M. Knudsen.*

53.

Dom, afsagt af Stavanger Sjøret den 26de April 1900.

A. F. Borch & Sønner

mod

Aktieselskabet „Leif".

Denne Sag angik Erstatning fordi et Certeparti ikke blev opfyldt af Rederiet. Dette paaberaabte sig, at ingen Kontrakt var kommet istand, fordi Befragternes Accept formentlig ikke var indløbet i rette Tid. Certepartiet fastsatte Fragtens anslaaede Beløb som Bøde for Ikke-Opfyldelse af Certepartiet. Fragten ansloges af Befragterne til £ 130, men de forlangte kun £ 65 i Erstatning, fordi deres Tab ikke var større. Indstævnte paastod subsidiært, at Befragterne maatte bevise sit Tab trods nævnte Bestemmelse. Retten fandt, at en Kontrakt var kommet istand og tog Befragternes Paastand tilfølge, idet Retten formente, at den omtalte Klausul maatte anvendes efter sin Ordlyd.

Under nærværende Sag har A. F. Borch & Sønner saggivet Aktieselskabet „Leif" til Betaling af Erstatning for Ikke-Opfyldelse af en Fragtkontrakt af 21de September 1898, hvorved, efter Citantskabets Angivelse, Indstævnte ved Befragtningsagenterne Fearnley & Eger efter Fuldmagt bortfragtede til det Dampskibet „Leif" til at føre en Ladning Kul fra Boness til Drammen paa de i det fremlagte Certeparti indeholdte Betingelser, blandt hvilke indeholdes en Bestemmelse om, at Boden for Ikke-Opfyldelsen af Kontrakten skal være det anslaaede Fragtbeløb.

Fragtbeløbet vilde efter Citantskabets Beregning udgjøre £ 130, men har det kun nedlagt Paastand om Godtgjørelse hos Indstævnte af £ 65 enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Cours paa Betalingstiden med lovlige Renter og passende Sagsomkostninger, idet det opgiver ikke at have lidt større Tab ved Kontraktsbruddet.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger, idet Indstævnte benegter, at der existerer nogen Fragtkontrakt mellem det og Citantskabet, og dernæst fordi Citantskabet efter Indstævntes Paastand, for det Tilfælde, at Retten skulde finde Kontraktsforholdet bevist, intet Tab har lidt ved Kontraktsbruddet.

Indstævnte har for Processens Skyld indstævnt D'Herrer Fearnley & Eger, ved hvem baade for Indstævnte og for Citantskabets Vedkommende Fragtkontrakten blev sluttet.

Sagens Sammenhæng er følgende:

Den 20de September 1898 (i sit 1ste Indlæg siger Indstævnte „August") modtog Indstævnte fra Fearnley & Eger følgende Telegram: „Med Lasteordning slut Leif Boness—Drammen $^{6}/_{3}$—$^{48}/_{2}$ Lossedage. Ilsvar Lasteordning sandsynlig", hvorpaa Indstævnte svarede samme Dag følgende: „Accepterer Drammen $^{6}/_{6}$ absolut lastet 48 Timer. Hurtigsvar." Samme Dag svarer Fearnley & Eger: „Leif sluttet $^{6}/_{6}$ 48 Lastetimer after berthed $3^{1}/_{2}$ Lossedag, anderledes umulig, ilconfirmer utvivlsomt losses 2 Dage, venter Slutordre Isen, Træmassen", og sender Indstævnte samme Dag følgende Svar: „Accepterer Nødsfald tillastet denne Uge, anderledes absolut umulg, Ilsvar." Den følgende Dag om Morgenen faar Indstævnte følgende Svar: „Accepteret. Befragterne telegraferet Afladerne Konfirmation. Offerten Lastningen udløb igaaraftes, haaber utvivlsomt i Orden, Afladere Kirkpatrick, Glasgow."

Om Aftenen samme Dag sendte Fearnley & Eger endelig følgende Telegram: „Sender Certepartier Leif — Udsigt Is Aberdeen 9/, 10/ eller Ilfuldmagt Tyskland 11." Indstævnte paastaar, at han ikke fik dette sidste Telegram før om Morgenen den 22de.

Indstævnte mener nu, at da han ikke anser nogen Accept indløbet inden Ilfristen, var han løst fra sit Tilbud og saaledes paa Grund af Telegrammets Indhold foruden selve Accepten berettiget til at disponere Skibet andetsteds, hvad han ogsaa gjorde.

Citantskabet og den for Processens Skyld Indstævnte mener begge, at Indstævnte er bunden ved den inden Ilfrist fremkomne Accept samt, at i ethvert Tilfælde Indstævnte havde været pligtig at telegrafere strax tilbage om, at han afbrød videre Forhandling om Befragtning. Med Hensyn til Paastandens Beløb henviser Citantskabet til Certepartiets Bestemmelse om Bod for Ikke-Opfyldelse af Kontrakten, hvortil Indstævnte kun har indvendt, at Kontraktens Bestemmelse herom er afhængig af, at Tab bevises, samt at Citantskabet forsent har paaberaabt sig Bestemmelsen i Certepartiet, som Hjemmel for Paastandsbeløbet.

Retten skal bemærke, at den maa anse endelig Accept afgivet ved Indstævntes Modtagelse af Accepttelegrammet, der kategorisk indeholder Ordet „accepteret“ — Punktum. —, hvorved Forholdet mellem Befragteren og Indstævnte er bragt paa det Rene, idet Telegrammets øvrige Indhold ikke kan ansees som noget Forbehold ved Accepten, men er en Meddelelse om, hvad Befragterne har foretaget ligeoverfor Afladeren, hvorhos der udtales „haaber utvivlsomt iorden“. Dette maa nærmest antages at sigte til Forholdet mellem Befragterne og Afladerne, men i anden Række til hele den indgaaede Forretning, og kan ikke Retten anse Udtalelsen for andet, end hvad den ligefrem er, nemlig Haabet om, at alt vil gaa i Orden — altsaa ikke som noget Forbehold, der overførte Ansvaret ved Accepten fra Befragterne til Indstævnte. Det forholder sig ikke som af Indstævnte anført, at Citantskabet forsent har paaberaabt sig Certepartiet som Hjemmel for sin Paastand; dette har Citantskabet gjort i Retten, før Paastanden nedlagdes.

Retten kan heller ikke finde, at Certepartiets Bestemmelse om Bod for Tilfælde Ikke-Opfyldelse af samme kun kan anvendes, hvor Tab bevises. Tvertimod, Bestemmelsens Indhold er Fastsættelse af en ren Conventionalbod uden Hensyn til Tab eller Bevis for saadant. Og nogen anden Indsigelse mod Certepartiets Indhold angaaende Boden er ikke af Indstævnte fremsat.

Da nu Indstævnte ikke har opfyldt Certepartiet, hvortil han var forpligtet, maa han blive at dømme overensstemmende med Citantskabets Paastand, idet Processens Omkostninger efter Omstændighederne ophæves for alle Parters Vedkommende.

Thi kjendes for Ret:

Aktieselskabet „Leif“s Rederi ved T. Meling bør til A. F. Borch & Sønner at betale £ 65 enten i denne Myntsort eller i

norske Penge efter Cours paa Betalingstiden med 4 % aarlig Rente fra Sjøretsindkaldelsen den 15de April 1899 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang.

Henrik Finne. *Joh. H. Wiig.* *A. O. Olsen.*

54.

Kendelse, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 6te Juni 1900.

Kaptajn S. A. Hansen, Rheder af Skonnerten „Kali Maas" af Tønsberg
(Høiesteretssagfører Asmussen)

mod

det russiske Orlogsskib „Rossia".

Til Brug under en Sag i Anledning af et i Juli 1897 stedfundet Sammenstød mellem en norsk Skonnert og et russisk Orlogsskib var en Premierløjtnant i den danske Flaade, der havde tjent i den russiske Marine og været ombord i ovennævnte russiske Skib ved Sammenstødet, begært afhørt som Vidne, men havde han protesteret mod at besvare de ham forelagte Spørgsmaal, da det formentlig vilde stride mod de Pligter og Hensyn, som maatte paahvile ham som forhenværende russisk Officer. Ved Rettens Kendelse fritoges han for at besvare et af de forelagte Spørgsmaal, som skønnedes kun at kunne besvares ved Meddelelse om, hvad han havde erfaret i Embedsmedfør og som Embedshemmelighed, medens han tilpligtedes at besvare de øvrige Spørgsmaal.

Kaptajn S. A. Hansen har som Rheder af Skonnerten „Kali Maas" af Tønsberg i Henhold til udtagen Stævning af 23de Marts d. A. begært Premierløitnant i den danske Flaade N. Mygind her ved Retten afhørt som Vidne over forskellige fremlagte Spørgsmaal i Anledning af et den 1ste Juli 1897 i Nærheden af „Gallopersand" Ø for Sydengland stedfundet Sammenstød mellem det nævnte Skib „Kali Maas" og en russisk Orlogsdamper „Rossia". Det skal bemærkes, at det maa anses for givet, at det er Meningen eventuelt at benytte den begærte Vidneforklaring under en Retssag angaaende det omtalte Sammenstød, og det skal i Forbindelse hermed strax tillige bemærkes, at nærværende Ret maa anses for kompetent til at modtage saadan Vidneforklaring

af Premierløjtnant Mygind, uanset at Retten iøvrigt intet vil faa at gøre med Kollisionssagen.

Ved sit Møde i Henhold til Stævningen den 18de April d. A. her i Retten fremsatte Løjtnant Mygind, idet han gjorde opmærksom paa, at han havde tjent som Premierløjtnant i den russiske Marine fra den 1ste Januar 1897 til Midsommeren 1899 — han maa antages som saadan i 1897 at have været ombord i den ovennævnte Damper „Rossia“ —, Protest imod, at han tilpligtedes overhovedet at aflægge Vidneforklaring i det foreliggende Tilfælde og særlig at besvare forskellige af de fremlagte Spørgsmaal, da det formentlig vilde staa i Strid med de Pligter og Hensyn, der maatte paahvile ham som forhenværende russisk Officer og som den, der i nævnte Egenskab havde aflagt russisk Faneed.

Kaptajn Hansen fastholdt imidlertid ved sin Sagfører Begæringen om hans Afhøring, og der blev derpaa fra begge Sider æsket Kendelse af Retten i saa Henseende, efter at der af denne paa begges Vegne og efter Aftale med dem var indhentet Oplysning om den russiske Lovgivnings Bestemmelser derom.

Retten, der, som allerede omtalt, maa anse sig som kompetent med Hensyn til Spørgsmaalet om Vidneafhøringen i nærværende Tilfælde, finder nu ikke, at Premierløjtnant Mygind under Hensyn til det foreliggende i og for sig kan undslaa sig for at afgive Vidneforklaring, idet der intet er fremkommet om, at der paa dette Omraade gælder Forskrifter i russisk Ret, der ere forskellige fra de her i Landet gældende, og Spørgsmaalet bliver saaledes kun, om Besvarelsen af de enkelte fremlagte Spørgsmaal maa siges at ville komme i Strid med den Pligt, der ifølge de almindelige Retsregler maa paahvile ham til ikke at udtale sig om, hvad han kun har erfaret i Embedsmedfør og som Embedshemmelighed.

Dette skønnes nu at gælde om det fremlagte 5te Spørgsmaal, der gaar ud paa at faa at vide, hvorvidt Løjtnant Mygind, da han efter Skibenes Sammenstød var ombord i „Kali Maas“, fremkom med noget Tilbud fra Chefen for „Rossia“ om Erstatning, og hvorpaa det da gik ud, samt hvad der blev svaret derpaa.

Derimod skønnes Løjtnant Mygind ikke med Føje at kunne undslaa sig for at besvare de øvrige fremlagte 4 Spørgsmaal, nemlig 1) om han efter Sammenstødet var ombord i „Kali Maas“ og da fremkom med en Anmodning om at faa 2 af dette Skibs

Mandskab med ombord i „Rossia“, hvad der blev besvaret med Nej, 2) om han, da han senere igen var ombord i „Kali Maas“, gennemlæste hvad der i dens Journal var anført om Sammenstødet og deri saa angivet, at „Rossia“ ved dette havde gaaet med $12^1/_4$ Knobs Fart, samt derefter paa Spørgsmaal om, hvorfra man vidste det, havde faaet det Svar af Kaptajn Hansen, at en anden tilstedeværende Officer fra „Rossia“ havde sagt det, hvad denne saa erkendte for rigtigt, 3) om han paa Spørgsmaal af Kaptajn Hansen, hvorvidt man fra „Rossia“ havde hørt „Kali Maas“s Taagelur, havde svaret, at den var hørt én Gang, samt 4) om han havde anmodet om at faa en Afskrift af „Kali Maas“s Logbog, men faaet Afslag, fordi han ikke vilde forpligte sig til omvendt at levere Kaptajn Hansen en Afskrift af „Rossia“s Journal om Sammenstødet, idet Besvarelsen af disse 4 Spørgsmaal ikke findes at staa i Strid med hans Pligt til ikke at udsige, hvad han kun har erfaret i Embedsmedfør.

Thi eragtes:

Premierløjtnant N. Mygind kendes pligtig at besvare de ovennævnte Spørgsmaal 1 til 4, men ikke Spørgsmaal 5.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 17	Aargang I	1900

55.

Dom, afsagt af Fredriksstads Sjøret den 20de April 1900.

Aktiedampskibsselskabet „Prima"
(O.R.Sagfører Ramm)
mod
H. Müller som Fører af Damptrawleren „Jonni" og Verein Bremer Seeversicherungsgesellschaft
(Advokat Bugge).

Et Dampskib paatraf en Damptrawler ca. 27 Kvartmil søndenfor Færder Fyr, drivende med Bougen mod Vinden med et Par Seil oppe og med Signaler, der tilkjendegav, at Trawleren var manøverudygtig og ønskede Bugsering. Efter endel Anstrængelser lykkedes det Damperen at faa Trawleren paa Slæb og trække den op til Leren ved Torgauten Fyr, hvor Dampskibets Kaptein engagerede en Slæbebaad til at slæbe Trawleren op til Fredriksstad mekaniske Værksted. Retten fandt at her ikke forelaa Bjergning, men tilkjendte en Godtgjørelse af 4000 Kroner for Slæbningen. Trawlerens Taxtværdi i beskadiget Stand var 55,000 Kroner.

Onsdag den 27de September f. A. paatraf Dampskib „Prima" af Trondhjem Damptrawler „Jonni" af Gestemünde ca. 27 Kvartmil søndenfor Færder Fyr drivende med Baugen mod Vinden, med et Par Seil oppe og med Signaler, der tilkjendegav, at „Jonni" var manøvreudygtig og ønskede Buxering. Efter endel Anstrængelser lykkedes det da „Prima" at faa „Jonni" paa Slæb og trække den op til Leren ved Torgauten Fyr. Derpaa gik „Prima" op til Fredriksstad, hvor „Prima"s Kaptein engagerede Buxer-

baaden „Let“ til at slæbe „Jonni“ op til Fredriksstad mekaniske Værksted.

Dette Forhold vil Aktiedampskibsselskabet „Prima“ have betragtet som Bjergning og gjorde underhaanden hos „Jonni“ Krav paa Kr. 20,000 som Bjergeløn. Da imidlertid „Jonni“ ikke var villig til at betale dette Beløb, sagsøgte „Prima“ ved Stævning af 7de Oktober f. A. „Jonni“ og efter forgjæves anstillet Forligsmægling nedlagde Citantskabet følgende Paastand:

At den Aktiedampskibsselskabet „Prima“ tilkommende Bjergeløn for Bjergning af Damptrawleren „Jonni“ med Redskaber og Ladning bestemmes ved Sjørettens Skjøn, samt at Indstævnte H. Müller, som Fører af Damptrawleren „Jonni“ og Verein-Bremer Seeversicherungsgesellschaft, tilpligtes in solidum at betale til Aktiedampskibsselskabet „Prima“ Skjønsbeløbet med Renter og Omkostninger. Subsidiært paastaar Citantskabet under Sagen Buxeringsgodtgjørelse, og at denne fastsættes ved Rettens Skjøn.

De Indstævnte, H. Müller og Verein-Bremer Seeversicherungsgesellschaft, har nedlagt Paastand paa at frifindes for Dampskibsselskabet „Prima“s Krav paa Bjergeløn og hos dette tilkjendes Forsvarsomkostninger. De Indstævnte gaar imidlertid under Sagen ind paa, at Godtgjørelse for Buxeringsassistance fastsættes ved Rettens Skjøn.

Der blev i Anledning af Begivenhederne den 26de og 27de September f. A. optaget Sjøforklaring saavel fra „Prima“s som fra „Jonni“s Side. Efter de ved Sjøforklaringerne og ved Vidneførselen under Sagen fremkomne Oplysninger har Retten følgende Opfatning af det passerede: Den 26de tidlig om Morgenen brækkedes Stemplet i Høitrykscylinderen i „Jonni“s Maskine paa to Steder. Desuden var en Skrue, der forbandt Stempellaaget med Stemplet, gaaet itu. Maskinisterne, hvoraf der var to ombord, forsøgte at reparere Skaden, hvilket ogsaa lykkedes, saa at „Jonni“ kunde dampe videre et Par Timers Tid. Derefter gik imidlertid Bruddet op igjen, og blev da hele Høitrykscylinderen taget ud, og man forsøgte at faa Maskinen igang ved Lavtrykscylinderen alene. Dette lykkedes imidlertid ikke paa Grund af, at Ringen om Lavtryksstemplet ogsaa havde faaet et Brud, hvilket man om Morgenen den 27de blev opmærksom paa. Man havde imidlertid en Reservering ombord, som Maskinisterne holdt paa at sætte paa Lavtryksstemplet istedenfor den beskadigede Ring, da „Prima“ ved 8-Tiden om Morgenen den 27de kom til. Da „Prima“ nærmede sig „Jonni“, mener Citantskabet, at Situationen var slig,

at „Jonni“ vilde været drevet paa Grund, om den ikke havde faaet Assistance, idet den af Stormen vilde være ført opover mod den norske og svenske Kyst. Citantskabet benægter, at det vilde være lykkedes Maskinisterne at faa Maskinen slig i Orden, at „Jonni“ vilde have kunnet klare sig ved Hjælp af den. De Indstævnte mener, at Maskinisterne vilde have opnaaet dette, idet der, som anført, var ombord en Reservering, som man bare behøvede at passe ind paa Stemplet i Lavtrykscylinderen for at faa Maskinen saapas istand, at „Jonni“ ved egen Hjælp vilde have kunnet dampe ind til en Havn. Og selv om Maskinisterne ikke havde kunet klare dette, mener de Indstævnte, at „Jonni“ befandt sig saa langt fra Land og var forøvrig i saa god og sjødygtig Stand, paa samme Tid som Skibet havde fuldstændigt Mandskab og Seil, at den farlige Situation ikke var tilstede, som Sjøforklaringen kræver, for at Bjergning kan siges at være forhaanden og Bjergeløn saaledes kunne kræves. Som yderligere Bevis herfor anfører de Indstævnte, at Farvandet, hvor „Jonni“ befandt sig, da Ulykken indtraf, er saa befærdet, at selv om Mandskabet ikke havde kunnet manøvrere „Jonni“ ved Hjælp af Maskinen eller Seilene, var der al Sandsynlighed for, at „Jonni“, forinden den var drevet mod Land, vilde have truffet en eller anden Steamer, der kunde have slæbt „Jonni“ ind i Havn mod en akkorderet Slæbningsgodtgjørelse. Retten maa efter de fremkomne Oplysninger give de Indstævnte Medhold i disse Anførsler. Retten mener derfor, at Bjergning ikke foreligger. Naar Citantskabet anfører som Bevis for, at Forholdet er Bjergning, at „Prima“s Kaptein engagerede Buxerbaaden „Let“ til at trække „Jonni“ fra Torgauten op til Fredriksstad mekaniske Værksted, finder Retten, at dette Faktum ikke indeholder nogetsomhelst Bevis herfor. Retten kommer derfor til det Resultat, at „Prima“ kun bliver at tilkjende Godtgjørelse for Slæbningsassistance, og anser Retten, sig kompetent til at fastsætte dennes Størrelse. Med Hensyn til Spørgsmaalet, om man ved Ansættelsen af Beløbet skal gaa ud fra Assurancebeløbet 62,000 Kr. eller Taxtværdien af Skib med Inventarium efter Ulykken, mener Retten, at denne sidste maa lægges til Grund, idet denne, som af de Indstævnte anført, er eneste Værdimaaler for Skibet med Inventarium ved Indbringelsen hertil i beskadiget Stand. Taxtværdien var 55,000 Kr. Retten mener, at en Godtgjørelse for Buxeringen af 4000 Kr. kan være passende, idet Retten finder at burde ansætte dette Beløb noget rundeligt, da „Prima“ maatte anstrænge

sig adskilligt for at faa „Jonni“ paa Slæb, og der var nogen Risiko for „Prima“ forbunden hermed paa Grund af den høie Sjøgang.

Processens Omkostninger formenes at burde ophæves. Vistnok var 20,000 Kr. fra „Prima“s Side et urimeligt Forlangende. Men paa den anden Side sees ikke noget Tilbud at være gjort fra de Indstævntes Side, saa Skylden for, at en mindelig Ordning ikke er kommen istand uden Proces, ikke kan siges ene og alene at ligge hos Citantskabet.

Thi kjendes for Ret:

H. Müller, som Fører af Damptrawleren „Jonni“ og Verein-Bremer Seeversicherungsgesellschaft bør en for begge og begge for en betale til Aktiedampskibsselskabet „Prima“ 4000 — fire Tusinde — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente heraf fra 7de Oktober 1899 til Betaling sker. Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Retten hævet.

Otto Backe. *C. F. Lorentzen.* *Emil Mørck.*

56.

Göteborgs Rådstufvurätts dom den 22 Februari 1900.

Fiskaren J. Jonasson å Wrångö m. fl.
(vice Häradshöfdingen Harald Josephson)
mot
Grosshandlaren Christian Rhöss i Göteborg
(e. o. Hofrättsnotarien Ossian Rygård).

Efter det skonerten „Johanna“ i Oktober 1899 strandat å skäret Tistlarne i Göteborgs skärgård, dervid befälhafvaren omkommit, hade kärandena. på anmodan af fartygets styrman, verkställt bergning af den svaranden tillhöriga, till circa 98 standards trävaror uppgående lasten. I stämning till Göteborgs Rådstufvurätt yrkade kärandena att utfå bergarelön för lasten, hvilken försålts å auktion för netto kr. 4 434,50, och att sagda bergarelön, med hensyn till omständigheterna vid bergningen och den tid, densamma medtagit. ej måtte sättas lägre än kr. 2 000,00, då likväl på hvarje i bergningsarbetet deltagande komme att belöpa en ganska obetydlig daglön; anmärkande slut-

ligen kärandena, att, ehuruväl sjölagen i allmänhet fastställde bergarelönen till 1/3 af det bergades värde, detta stadgande med afseende å det obetydliga värdet af det bergade virket i förevarande fall icke vore tillämpligt. Rådstufvurätten tilldömde kärandena 1/3 af det bergades värde med kr. 1 478,17 jemte 5 % ränta och ersättning för rättegångskostnaderna. Rådstufvurättens dom har vunnit laga kraft.

Natten emellan den 13 och 14 Oktober 1899 strandade briggen „Johanna“, på resa från Sundsvall till Fraserburg med last af plankor, på skäret Tistlarne i Göteborgs skärgård, dervid befälhafvaren omkom och fartyget, som blef vrak, öfvergafs af besättningen. På anmodan af fartygets Styrman bergade åtskillige fiskare från Wrångö fartygets inventarier och last, till hvilken bergning åtgick en tid af sju dagar. Bergningen, i hvilken inalles 44 personer deltogo, tillgick sålunda, att fiskarne dagligen seglade med sina fiskebåtar till Tistlarne, hvarefter de togo ut plankorna från briggen och buro dem in på land å Tistlarne, der de lades upp. Lasten låg delvis under vattenytan och sista delen deraf flöt i vattnet, så att bergarne under arbetet nödgades vada i vattnet till midjan. För att få ut en del af lasten, måste däcket huggas ut och för att hålla upp däcket, måste fockrårna surras tvärt öfver vraket. Under fem af de dagar, då bergningsarbetet pågick, rådde hårdt väder, så att sjön slog öfver vraket och bergarne blefvo genomdränkta af vatten. Lasten, hvilken utgjorde minst 98 standards, blef derefter på föranstaltande af lastegaren, grosshandlanden Christian Rhöss i Göteborg, försåld å offentlig auktion för 4 525 kronor, å hvilket belopp auktionsförrättaren erhöll provision efter 2 procent med 90 kronor 50 öre.

J. Jonasson m. fl. fiskare å Wrångö instämde Rhöss till Rådhusrätten i Göteborg med yrkande om åläggande för honom att till kärandena utgifva den dem för bergningen tillkommande bergarelön jemte ränta samt ersättning för rättegångskostnaden.

Kärandena öfverlemnade åt domstolen att bestämma bergarelönens storlek, men hemstälde, att med hänsyn till omständigheterna vid bergningen, särskildt den tid, densamma medtagit, antalet personer, som deri deltagit och det arbete, som dervid nedlagts, bergarelönen ej måtte sättas lägre än till 2 000 kronor, då likväl på hvarje i bergningsarbetet deltagande komme att belöpa en ganska obetydlig daglön; anmärkande kärandena, att, ehuruväl sjölagen i allmänhet fastställde bergarelön till högst 1/3 af det bergade godsets värde, detta stad-

gande med afseende å det obetydliga värdet af det bergade virket i förevarande fall icke vore tillämpligt.

Svaranden bestred, att bergarelönen bestämdes att utgå med högre belopp än 12 kronor för hvarje bergad och försåld standard, sålunda tillhopa högst 1 176 kronor, och anförde till stöd härför: att det bergade virket upplagts ute på skäret Tistlarne nära fartyget; att någon synnerlig insigt och drift icke visats vid arbetet, enär uppläggningen af virket ej skett med bruklig stapling och täckning, utan virket helt enkelt lagts i hög; att virket sålunda kommit att försäljas från en för svaranden synnerligen ofördelaktig plats; att det för svaranden rent af varit fördelaktigare, om lasten fått qvarligga i fartyget, enär om detta sönderslagits af vågorna, sådant skett vid pålandsvind och plankorna, som alla varit tydligt märkta, då drifvit iland, hvarest de betingat högre försäljningspris, än som nu erhållits; samt att vid bergningen öfverhufvud icke förekommit några omständigheter, som kunde föranleda till bergarelönens höjande öfver det i sjölagen såsom regel stadgade maximibelopp.

Rådhusrätten (rådmannen Rhodin och stadsnotarien Lamberg) yttrade i dom den 22 Februari 1900: att i målet vore upplyst, att, sedan briggen „Johanna“, på resa från Sundsvall till Fraserburg, med last af plankor, natten mellan den 13 och 14 Oktober 1899 strandat på Tistlarne och öfvergifvits af besättningen, kärandena enligt aftal med fartygets styrman, som med anledning af befälhafvarens frånfälle förde befälet, verkställt bergning af fartygets inventarier och last;

att bergningen af lasten, hvilket arbete pågått under sju dagar och deri deltagit 44 personer, såvidt upplyst blifvit, utförts utan biträde af fartygets besättning och verkställts sålunda, att sedan bergarne hvarje dag med sina fiskebåtar infunnit sig vid strandningsstället, plankorna uttagits ur det strandade fartyget och af bergningsmanskapet burits i land på Tistlarne, dervid bergarne åtminstone under en del af arbetet måst vada i vattnet;

att för att åtkomma en del af lasten det varit nödigt att hugga ut fartygets däck och hålla detsamma uppe genom att fastsurra fockrårna tvärsöfver vraket;

att under fem dagar vädret varit hårdt och sjön slagit öfver vraket, så att bergarne genemdränkts af vatten;

samt att lasten, som ostridigt utgjorts af minst 98 standards plankor, försålts å auktion den 23 November 1899, dervid den-

samma inbringat 4 525 kronor eller, efter afdrag af försäljningsprovision 90 kronor 50 öre, 4 434 kronor 50 öre;

och pröfvade Rådhusrätten, med afseende å hvad sålunda blifvit upplyst, rättvist i stöd af 226 § Sjölagen fastställa den ersättning, som för bergningen borde utgå, till en tredjedel af förenämnda belopp, 4 434 kronor 50 öre, samt förpligtade alltså svaranden, såsom ostridigt egare till lasten, att genast mot qvitto till kärandena utgifva berörda bergarelön, eller 1 478 kronor 17 öre, jemte 5 procent årlig ränta derå från den 21 sistlidne December då målet första gången förevarit, tills betalning skedde, äfvensom att ersätta kärandena deras kostnader å rättegången.

Ordföranden, rådmannen Lindbäck, var i så måtto skiljaktig, att han på anförda skäl och i betraktande af det relativt ringa värdet af det bergade fann skäligt bestämma bergarelönen till 2 000 kronor, som det ålades svaranden att mot qvitto till kärandena utgifva tillika med 5 procent ränta derå från den 21 sistlidne December tills betalning skedde.

57.

Kongl. Majt.s utslag den 23 April 1900 i mål angående klander af dispache.

Klaganden, firman Borlind Bersén & Co. i Göteborg, hade hos Sjöförsäkrings Aktiebolaget Ocean mot totalförlust för en summa intill kr. 1 500,00 försäkrat penningeutlägg, för hvilka fartyg och frakt ensamt häftade, med ångfartyget „Mariette“ på resa från Göteborg till Eidsfjorden och åter till Göteborg med ansvar enligt sjölagen och allmän svensk sjöförsäkringsplan af Okt. 1891. Sedan fartyget under ofvannämnda resa strandat och sedermera sjunkit, begärde klaganden hos dispachören i Göteborg utredning angående bolaget Oceans ersättningsskyldighet. I dispache den 29 November 1898 förklarade dispachören — efter att hafva beräknat hvad af fartyget och frakten räddats till kr. 1 219,44 — med stöd af §§ 65 och 88 i åberopade försäkringsplan, bolaget Oceans ersätningsskyldighet uppgå till skilnaden mellan försäkringssumman och sistnämnda belopp eller till kr. 280,56. Borlind Bersén & Co. öfverklagade dispachen under yrkande, att bolaget Ocean måtte åläggas utgifva hela försäkringssumman kr. 1500,00 jemte ränta, hvarförutom fordrades ersättning för rättegångskostnaden. Såväl Rådstufvurätten i Göteborg som Kongl. Majt. fastställde dispachen.

Kongl. Majt. utslag på de besvär, firman Borlind, Bersén & Co. i Göteborg i underdånighet anfört öfver ett af Rådstufvurätten i nämnda stad den 9 Mars 1899 meddeladt utslag i mål angående klander af dispache; uti hvilket mål handlingarna visa:

att sedan F. Ivers i Stettin för tiden från och med den 1 April 1897 till och med den 31 December samma år till firman Ludvig Kindborg & Co. i Åhus bortfraktat ångaren „Mariette“ emot vilkor, bland andra, att befraktaren skulle betala kost och aflöning till befälhafvare och besättning, Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean genom försäkringsbref den 18 September 1897 för klaganden mot totalförlust för en summa intill ettusen femhundra kronor försäkrat penningeutlägg, för hvilka fartyg och frakt ensamt häftade, för nämnda fartyg på resa från Göteborg till Eidsfjorden och åter till Göteborg med ansvar enligt Sjölagen, allmän svensk sjöförsäkringsplan af Oktober 1891 och gällande bolagsordning;

att sedan fartyget under nämnda resa den 19 september 1897 strandat å Grindskären och sedermera sjunkit, klaganden hos dispachören i Göteborg begärt utredning angående bolagets ersättningsskyldighet samt dervid öfverlemnat, bland andra handlingar, dels en af klaganden å fartygets befälhafvare den 2 September 1898 utstäld räkning, upptagande penningeutlägg till sammanlagdt belopp af ettusen femhundra kronor 7 öre, dels intyg af Ludvig Kindborg & Co. att fartygets befälhafvare vid fartygets strandning å hyra och kaplake äfvensom för kost åt sig och besättningen af nämnda firma haft att fordra ettusen tvåhundratre Reichsmark 60 Pfennige, dels intyg af Ivers att besättningens fordran å aflöning för tiden efter strandningen, intill dess besättningen afmönstrats, uppgått till ettusen etthundratjugufem Reichsmark, dels ock en i Trondhjem för fördelning af haverikostnaderna den 20 Juni 1898 upprättad dispache, utvisande, att distansfrakten för resan till strandningsstället beräknats till niohundrasju kronor 82 öre, att af det vid försäljning af vrak och inventarier erhållna belopp ettusen sjuhundrasextiosju kronor 30 öre efter afdrag af bergarelön och diverse omkostnader, fyrahundrasjuttiofyra kronor 75 öre, upptagits en behållning af ettusen tvåhundranittiotvå kronor 55 öre, samt att fartyg och frakt påförts till gäldande af gemensamt haveri femhundrasexton kronor samt rederiet och fartyget till gäldande af enskildt haveri ettusen tvåhundranittiofem kronor 77 öre, deraf åttahundratrettio kronor 84 öre för befälhafvarens och besättningens hemresa;

att dispachören i Göteborg i dispache den 29 November 1898, enär det af Ludvig Kindborg & Co. afgifna intyget innefattade erkännande af fartygets befraktare om dess skuld till fartygets befälhafvare å ettusen tvåhundratre Reichsmark 60

Pfennige och icke visats, att befälhafvaren icke kunnat utfå sin berörda fordran, lemnat å sido sagda belopp, äfvensom då aflöningen till kapten och besättning för tiden efter strandningen varit föremål för fördelning i dispachen den 20 Juni 1898, förklarat det i Ivers' intyg angifna skuldbelopp ej komma till beräknande, samt vidare yttrat, att från de rederiet och fartyget påförda utgifter ettusen tvåhundranittiofem kronor 77 öre borde afräknas deri ingående kostnad för besättningens hemresa, åttahundratrettio kronor 84 öre, då återstoden blefve fyrahundrasextiofyra kronor 93 öre, hvarefter, då från behållningen för fartyget, ettusen tvåhundranittiotvå kronor 55 öre, och distansfraktens belopp niohundrasju kronor 82 öre, eller sålunda tillhopa tvåtusen tvåhundra kronor 37 öre afräknades dels ofvanberörda andel i rederiet och fartyget påförda utgifter, fyrahundrasextiofyra kronor 93 öre, och dels fartygets och fraktens andel i gemensamt haveri, femhundrasexton kronor, eller sålunda tillhopa niohundraåttio kronor 93 öre, hvad af fartyg och frakt räddats beräknades till ettusen tvåhundranitton kronor 44 öre, äfvensom att med stöd af §§ 65 och 88 i åberopade sjöförsäkringsplan försäkringsgifvarens ersättningsskyldighet följaktligen bestämdes till skilnaden emellan försäkringssumman, ettusen femhundra kronor, och sist berörda räddade värde, ettusen tvåhundranitton kronor 44 öre, eller sålunda tvåhundraåttio kronor 56 öre, och skulle försäkringsbolaget jemväl vidkännas kostnaderna för dispachen med tjugufem kronor;

att klaganden vid Rådstufvurätten klandrat dispachen under yrkande, att bolaget måtte varda ålagdt att utgifva hela försäkringsbeloppet jemte ränta, hvarförutom fordrats ersättning för rättegångskostnaderna;

samt att Rådstufvurätten enligt öfverklagade utslaget funnit klaganden icke hafva förebragt skäl, ledande till ändring i dispachen, samt vid denna utgång förpligtat klaganden att gälda den särskilda ledamöterna i Rätten tillkommande ersättning med etthundraelfva kronor;

deri klaganden i underdånighet yrkat ändring;

Med Kongl. Majt.s Högsta Domstol beslutet; Gifvet Stockholms Slott den 23 April 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit sig föredragas ofvanberörda underdåniga besvär och finner ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag. Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Kongl. Majt.s Sekret. *Ivar Ernberg.*

58.

Göta Hofrätts dom den 11 Maj 1900.

Aktieselskabet Dampskibet „Ran“ i Christiania

mot

J. Ringborg i Norrköping

samt J. Ringborg mot Aktieselskabet Dampskibet „Ran“.

Enligt ett den 27 Februari 1897 dateradt certepartie, undertecknadt af Jens Meinich & Co. såsom ombud för firman J. Ringborg i Norrköping, uthyrde Aktieselskabet Dampskibet „Ran“ i Christiania sin ångare „Ran“ till firman J. Ringborg under 4 månader. Vid uppkommen tvist mellan rederiet och befraktaren i afseende å certepartiets innebörd och betydelse skulle samma tvist hänskjutas till afgörande af 3 personer i Stockholm, af hvilka parterna skulle utse en hvar och den 3dje skulle utses af de sålunda valde. I stämning å firman till Norköpings Rådstufvurätt yrkade Aktieselskabet, att omförmälda certepartie måtte förklaras vara för firman bindande samt firman på grund af en i enlighet med sagda bestämmelse den 30 september 1897 af utsedde skiljemän meddelad skiljedom förpligtas till Aktieselskabet utgifva i skadestånd för kontraktsbrott £ 127.10 sh. Firman bestred att certepartiet vore för henne bindande, enär Jens Meinich & Co. vid undertecknandet öfverskridit sin befogenhet, hvarjemte fartyget icke aflemnats å utfäst tid. Rådstufvurätten förklarade i dom den 11 Oktober 1899, att det i certepartiet stadgade skiljeaftalet vore för firman bindande, och skulle firman ersätta Aktieselskabets rättegångskostnad med kr. 300,00. Göta Hofrätt har, med upphäfvanda af Rådstufvurättens dom, ogillat Aktieselskabets talan, enär det icke vore styrkt, vare sig att Jens Meinich & Co. egt bemyndigande af firman att afsluta ifrågakomna certepartie eller att firman derefter godkänt certepartiet. Aktieselskabet ålades ersätta firmans kostnader i målet med kr. 222,50.

Göta Hofrätts dom den 11 Maj 1900 uti ett från Rådstufvurätten i Norrköping vädjadt mål emellan Aktieselskabet Dampskibet „Ran“ i Christiania samt firman J. Ringborg i Norrköping, ömsom kärande och svarande, angående Aktieselskabets instämnda påstående, att ett den 27 Februari 1897 dagtecknadt certepartie, hvarigenom aktieselskabet till firman förhyrt ångfartyget „Ran“, måtte i hvad det innehölle bestämmelse att, derest tvist uppstode mellan rederiet för ångfartyget samt firman, tvisten skulle hänskjutas till afgörande af tre gode män, förklaras vara för firman bindande samt firman på grund af en i enlighet med sagda bestämmelse den 30 September 1897 af utsedde gode män meddelad skiljedom förpligtas att till aktieselskabet utgifva i skadestånd för kontraktsbrott 127 pounds 10 shillings engelsk sterling; uti

hvilket mål Rådstufvurätten, der parterna ömsesidigt fordrat ersättning för rättegångskostnaderna, genom dom den 11 Oktober 1899 sig utlåtit: att uti det i målet åberopade, den 27 Februari 1897 dagtecknade och af Jens Meinich & Co. såsom ombud för firman sedermera undertecknade certepartie stadgades, bland annat, att aktieselskabet såsom redare för ångfartyget „Ran“ uthyrde detta fartyg til firman under en tid af fyra månader, börjande i Christiania å dagen för aflemnandet der efter verkstäld kollosning och sedan fartygets botten rengjorts i docka eller antagligen den 8 Mars 1897, „faror och olyckshändelser af sjöar, floder, navigering och maskineri af hvad slag och natur det vara må, alltid å ömse sidor undantagna“, samt att, om någon tvist komme att uppstå emellan rederiet och befraktaren i afseende å certepartiets innebörd och betydelse, densamma skulle henskjutas till afgörande af tre personer i Stockholm, af hvilka parterna skulle utse en hvar och den tredje skulle utses af de sålunda valda; att firman bestridt, att detta certepartie och det deruti bestämda skiljeaftal vore för firman bindande, enär *dels* Jens Meinich & Co. vid undertecknandet af certepartiet öfverskridit sin befogenhet, till stöd för hvilken indvändning firman åberopat att, sedan Jens Meinich & Co., efter det „Ran“ den 7 Mars på aftonen ankommit till Christiania, i telegram den 8 Mars hos firman anhållit om bemyndigande att underteckna certepartie om förhyrning af „Ran“ med den ändring i ett förut til firman afsändt förslag till certepartie, äfven det dagtecknadt den 27 Februari 1897, att möjligen blifvande tvister skulle hänskjutas till personer i Göteborg i stället för Stockholm, att garanti för rymlighet och detaljer ej kunde lemnas, samt att, derest hos redarne kunde utverkas, att fartyget finge afgå utan föregående dockning, sådan sedermera skulle få ega rum, firman i ett på engelska språket affattadt, till Jens Meinich & Co. den 8 Mars 1897 aflåtit telegram, som efter den skriftvexling, som mellan Jens Meinich & Co. och firman i ämnet förut egt rum, icke kunde misstydas, under vilkor att redarne samtyckte till leverans af fartyget i Stockholm den 26 Mars 1897, medgifvit yrkandet om tvistens hänskjutning till skiljemän i Stockholm samt bemyndigat Jens Meinich & Co. att underteckna ett certepartie, fullständigt motsvarande ofvannämnda förslag till certepartie, men förklarat sig icke kunna ingå på framställningen om dockning, sedan leverans skett, *dels ock* fartyget i allt fall icke aflemnats i utfäst tid; och alldenstund firman *dels* i telegram den 9 Mars 1897 anmodat Jens Meinich &

Co. att till London snarast möjligt efter verkstäld dockning afsända „Ran“, som ovilkorligen måste lemna Kristiania påföljande torsdag, en anmodan, som uppenbarligen icke kunnat framställas, derest firman vidhållit sitt i det dagen förut aflåtna telegram såsom vilkor för tecknandet å firmans vägnar af certepartie gjorda yrkande att leveransen skulle ske först den 26 Mars i Stockholm, *dels ock,* sedan firman den 10 Mars fått emottaga nu ifrågavarande af Jens Meinich & Co. å firmans vägnar undertecknade certepartie, i bref den 11 Mars till Jens Meinich & Co. mot detta certeparties innehåll om leverans i Kristiania icke gjort någon anmärkning, hvilket tydligen bort vara fallet om firman ej velat ingå på något aftal om leverans af fartyget under andra vilkor än att det aflemnades i Stockholm den 26 Mars, utan förklarat sig endast hafva två anmärkningar mot certepartiet, nemligen att erhålla ett nytt af aktieselskabet sjelf och ej genom ombud undertecknadt certepartie med riktig uppgift om fartygets kubikinnehåll, hvilka rättelser ock skett, samt i brefvet påyrkat, att „Ran“ samma dags afton måtte afgå från Kristiania för att vara lastklar i London nästföljande måndags morgon, för den skull och emedan häraf framginge, att, såsom aktieselskabet uppgifvit, firman frånträdt sitt i telegrammet den 8 Mars uppstälda vilkor om ångbåtens leverans i Stockholm den 26 Mars och, sedan de af honom begärda rättelserna skett, godkänt certepartiet och först sedan upplyst blifvit, att „Ran“ till följd af skada å propelleraxeln icke kunde afgå den 11 Mars, den 14 i samma månad förklarat sig „refusera „Ran“s charter på grund af upprepade vilseledande gifna meddelanden“, ty och som den omständighet. att fartyget icke genast efter lossningen och skedd renskrapning levererats til firman, berott på skada i maskinen och sådan skada i certepartiet utsatts såsom laga ursäkt för underlåten leverans af fartyget inom aftalad tid, förklarade Rådstufvurätten att det i certepartiet stadgade skiljeaftal vore för firman bindande, men stämningspåståendena i öfrigt funne Rådstufvurätten icke lagligen kunna bifallas; och förpligtades firman såsom tappande att ersätta aktieselskabet för kostnaderna å målet med 300 kronor; deri ändring å ömse sidor sökts.

Kongl. Hofrätten utlät sig, att enär aktieselskabet icke styrkt, vare sig att Jens Meinich & Co. egt bemyndigande af firman att afsluta ifrågakomna certepartie, eller att firman derefter godkänt certepartiet, pröfvade Kongl. Hofrätten rättvist att, med

upphäfvande af Rådstufvurättens dom, ogilla aktieselskabets talan; hvarjemte, vid denna utgång af målet, aktieselskabet förpligtades ersätta firmans kostnader å målet med 222 kronor 50 öre.

59.

Dom, afkunnad af Stockholms Rådstufvurätt den 12 Mai 1900.

Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun
(O. Wallinss Advokatbyrå)
mot
Sjökaptenen C. Leijster.

Den af svaranden förda, i Danmark hemmahörande skonerten „Egen" strandade den 20 Mars 1899 på Öland. Efter aftal mellan kärandens ombud på platsen och svaranden om bergning af fartyget, togs detsamma med biträde af fartygets besättning och användande af fartygets materiel, följande dag flott af nämnda ombud jemte två af honom vidtalade personer, hvarefter fartyget på kärandens bekostnad inbogserades till bestämmelsesorten Kalmar. Rådstufvurätten dömde svaranden att utgifva bergarelön med kr. 2 000,00 jemte 5 % ränta derå från den 12 April 1899 äfvensom att ersätta kärandens rättegångskostnader med kr. 1 000,00 jemte protokollslösen. Det bergadet värde utgjorde kr. 13 100,00.

Emedan upplyst är, att — sedan den af svaranden, sjökaptenen C. Leijster, förda danska skonerten „Egen" på resa från Lübeck till Kalmar med last af hvete den 20 Mars 1899 på morgonen strandat vid Risinge å Öland — käranden, Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptuns ombud på platsen, F. W. Fredriksson, efter at hafva å bolagets vägnar aftalat med svaranden om bergning af fartyget, jemte två af honom vidtalade personer, med biträde af fartygets besättning och användande af fartygets materiel, verkstält bergning af nämnda fartyg, som den 21 Mars 1899 kommit flott samt afgått till Bergqvara, derifrån fartyget på bolagets bekostnad inbogserats till Kalmar;

ty och som fartyget, med afseende å platsen för strandningen, den årstid, hvarunder olyckan inträffat, samt de under bergningen rådande väderleksförhållanden, måste anses hafva varit utsatt för synnerlig fara;

men bergningen, som, enligt hvad upplyst är, försiggått utan synnerlig möda eller tidspillan, åsamkat käranden obetydliga

kostnader samt, så vidt visats, icke varit förenad med öfverhängande fara för bergarne eller åsamkat desse nämnvärd skada;

alltså och då värdet af skonerten „Egen“ jemte last ostridigt uppgått till sammanlagdt trettontusen ett hundra kronor,

pröfvar Rådstufvurätten på grund af ofvan omförmälda och i öfrigt i målet upplysta omständigheter, hvarunder i fråga varande bergning egt rum, skäligt bestämma bergarelönen till tvåtusen kronor och förpligtar förty svaranden att med fartyget samt dess frakt och last till käranden, mot qvitto, genast utgifva berörda belopp, tvåtusen kronor, jemte fem procents årlig ränta derå från stämningsdagen, den 12 April 1899, tills betalning följer;

och skall svaranden härjemte likaledes med fartyg, frakt och last ersätta käranden ej mindre kostnaderna för värkstäld qvarstad å fartyget med fordradt och utan anmärkning lemnat belopp af trettiofem kronor, än äfven kärandens utgifter å rättegången med skäliga ansedda ettusen kronor jemte hvad käranden visar sig hafva utgifvit i lösen för protokollen i målet.

År och dag som ofvan

På Rådstufvurättens vägnar:

E. G. Flensburg.

60.

Kongl. Majt.s dom den 5 Juni 1900.

Firman A. Johnson & Co. i Stockholm

mot

Skeppsredarefirman Richard Mackie & Co. i Leith.

Genom stämning till Stockholms Rådstufvurätt hade firman Mackie & Co., såsom egare af ångaren „Daylesford“, yrkat förpligtande för A. Johnson & Co. att utgifva £ 13.10, utgörande ersättning för 18 timmars öfverliggetid vid lossning i Stockholm af en från Burntisland ditförd last af stenkol, hvilken enligt certepartiets bestämmelser skulle lossas af emottagarens folk. Rådstufvurätten dömde A. Johnson & Co. att utgifva omstämda beloppet jemte 5 % ränta samt att ersätta Mackie & Co.s rättegångskostnader med kr. 235,00. Såväl Svea Hofrätt som Kongl. Majt. stadfäste Rådstufvurättens dom, och ålades A. Johnson & Co. att godtgöra Mackie & Co.s kostnader å saken i Hofrätten med kr. 40,00 och hos Kongl. Majt. med kr. 100,00 förutom domslösen.

Kongl. Majt.s dom i den till Kongl. Majt.s öfverseende från Dess och Rikets Svea Hofrätt genom ordentligt sökande komna

sak emellan Generalkonsuln Axel Johnson såsom innehafvare af firman A. Johnson & Co., sökande, samt skeppsredarefirman Richard Mackie & Co. i Leith, svarande,

angående sistnämnda parts efter stämning till den 3 April 1897 vid Stockholms Rådstufvurätt förda talan om förpligtande för Johnson i hans ofvanberörda egenskap att på grund af innehållet i ett den 23 Oktober 1896 dagtecknadt certeparti, enligt hvilket firman Richard Mackie & Co. bortfraktat firman tillhöriga ångaren „Daylesford“ för öfverförande från Burntisland hit till Stockholm af en last kol, som härstädes mottagits af A. Johnson & Co., till Richard Mackie & Co. utgifva ersättning för öfverliggetid vid lastens lossning, hvilken enligt certepartiet skolat besörjas af mottagarens folk med tretton pounds tio shillings British sterling eller motsvarande belopp i svenskt mynt så ock att gälda ränta,

uti hvilken sak Rådstufvurätten, hvarest parterna å ömse sidor fordrat ersättning för rättegångskostnaden, genom dom den 16 Oktober 1897 utlåtit sig: att emedan det af firman Richard Mackie & Co. till stöd för käromålet åberopade certeparti af den 23 Oktober 1896, hvarigenom Richard Mackie & Co. förbundit sig att med firman tillhöriga ångaren „Daylesford“ hit till staden från Burntisland öfverföra och här enligt order aflemna en å sistnämnda ort intagen last af kol, föreskrefve, bland annat, att lasten efter hitkomsten skulle lossas efter beräkning af tre hundra tons för dag, sön- och helgdagar undantagna, af mottagarens folk på vanliga vilkor, samt att öfverliggetiden borde ersättas efter beräkning af femton shillings för hvarje timme, som komme att användas utöfver den för lossningen bestämda tiden; ty och som upplyst och ostridigt vore, att sedan ångaren med en last af omkring ettusen femhundra tons kol hit ankommit torsdagen den 12 November 1896 klockan half nio på morgonen, lossningen af lasten, som skolat börjas nästföljde dag klockan sex på morgonen, men enligt Richard Mackie & Co.s ej motsagda uppgift först klockan två på dagen tagit sin början, afslutats först torsdagen den 19 i samma månad klockan tolf å dagen, samt vid sådant förhållande Richard Mackie & Co. på grund af certepartiet vore berättigad att erhålla godtgörelse med det deri bestämda belopp för den tid af aderton timmar, ångaren i lossningsorten uppehållits utöfver den i certepartiet angifna lossningstiden; alltså och då Johnson såsom innehafvare af firman A. Johnson & Co. ostridigt från ångaren emottagit ifrågavarande kollast och

förty vore skyldig till motparten gälda nämnda ersättning, pröfvade Rådstufvurätten, med ogillande af hvad Johnson till sitt fredande från krafvet i saken invände*), skäligt förpligta Johnson att till Richard Mackie & Co. genast mot qvitto utgifva omstämda beloppet tretton pounds tio shillings antingen i engelskt mynt eller i svenskt myntslag efter den kurs, som vid betalningstiden å härvarande börs högst gälde för vexlar betalbara vid uppvisandet, jemte fem procent årlig ränta derå från åttonde dagen före den 3 April 1897, tills betalning skedde; och skulle Johnson härförutom ersätta Richard Mackie & Co.s rättegångskostnader med två hundra trettiofem kronor jemte hvad firman visade sig hafva utgifvit till lösen af Rådstufvurättens protokoll;

hvarefter Hofrätten, der Johnson efter vad fullfölje talan, uti dom den 25 Februari 1898 yttrat, att Hofrätten funne ej skäl att i Rådstufvurättens dom göra ändring; och skulle Johnson godtgöra Richard Mackie & Co.s rättegångskostnad i Hofrätten med fyrtio kronor jemte hvad sistnämnda part visade sig hafva erlagt till lösen af Hofrättens dom;

deri Johnson i underdånighet yrkat ändring, som motparten bestridt under anspråk tillika på ersättning för kostnaden å saken hos Kongl. Majt.

Med Kongl. Majt.s Högsta Domstol besluten: Gifven Stockholms Slot den 5 Juni 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit Sig föredragas handlingarne i denna sak och pröfvar rättvist fastställa Hofrättens dom; skolande Johnson ersätta Richard Mackie & Co. dess kostnader å saken hos Kongl. Majt. med etthundra kronor jemte hvad som åtgår till lösen af Kongl. Majt.s dom. Det vederbörande hafva att ställa sig till underdånig efterrättelse.

Under Kongl. Majt.s Sekret. *A. Roos.*

*) Generalkonsul Johnson bestred krafvet på den grund att kaptenen på „Daylesford" utan att Johnson dertill gifvit anledning anmodat skeppsstufverifirman A. F. Söderström värkställa lossning och att dröjsmålet med lossningen måste, då annat förhållande ej visats, anses hafva härrört från hinder å *fartygets* sida.

Mackie & Co. genmälde, att *certepartiets* bestämmelse om lastens lossande genom *emottagaren* borde gälla.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 18	Aargang I	1900

61.

Dom, afsagt af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn den 6te Juni 1900.

Firma Jansen & Co. for Kaptajn K. Olsen som Fører af Dampskibet „Nora"

mod

Skibsrheder Martin Carl som korrresponderende Rheder for Dampskibet „Martha".

I Anledning af et i Taage sket Sammenstød mellem et norsk og et dansk Dampskib, ved hvilket begge Skibe led Skade, havde de sagsøgt hinanden til Betaling af den af hver især lidte Skade. Det norske Skibs samlede Skade var opgjort til 1975 Kr. 66 Øre og det danskes til 3287 Kr. og 08 Øre.

Ved Rettens Dom blev, idet Sølovens § 220, 2. Stykke bragtes til Anvendelse, det danske Skib dømt til at betale det norske 1000 Kr. Det danske Skib fandtes nemlig at have havt en overveiende Del i Skylden for det skete Sammenstød, da det maatte siges i Strid med Forskrifterne i Artikel 16 i de internationale Søveisregler at have gaaet frem med for stor Fart i den nærmeste Tid før Sammenstødet, men det norske Skib var ikke uden Skyld, da det maatte bebreides samme, at det i det Øieblik, Sammenstødet skete, lagde sit Ror haardt Bagbord.

Den 17de Oktober 1899 omtrent ved 9-Tiden om Formiddagen fandt der ud for Høien (Gammel Skagen) et Sammenstød Sted mellem Dampskibet „Martha", tilhørende Selskabet „Heimdal", for hvilket Skibsrheder Martin Carl er korresponderende Rheder, og Dampskibet „Nora" af Kragerø. „Martha", der er bygget af Staal i 1897, ca. 225′ langt og 33′ bredt, forsynet med en

Maskine paa 490 indicerede Hestes Kraft og opmaalt til ca. 1182 Brutto, ca. 724 Netto Registertons, var da, ført af Kaptajn Jørgensen, paa Rejse med en Ladning fra Riga til Gent. „Nora", der er bygget i 1873 af Træ og opmaalt til ca. 257 Netto Registertons, var, ført af Kaptajn K. Olsen, paa Rejse med en Ladning Kul og Kokes fra Methil til Frederikshavn. Ved Sammenstødet ramte „Nora" med sin Styrbords Bov (omtrent 10′ agter for dens Stævn) „Martha" paa dens Styrbords Bov ca. 14′ fra Stævnen og skurede derhos et Stykke langs med dens Side, hvorved begge Skibene bleve en Del beskadigede, dog ikke mere end at de umiddelbart efter fortsatte Rejsen til deres Bestemmelsessteder, hvorfra de, efter at være lossede, afgik „Nora" til Moss og „Martha" til Blyth, hvor de bleve reparerede.

„Nora"s Reparation kostede, efter hvad der for denne Dampers Vedkommende er anbragt, 1200 Kr., men derhos skal den have havt Udgifter til Søforklaringer og Besigtigelser m. m. af 158 Kr. 86 Øre og have lidt et Tab af 6 Dages Ophold (6 Liggedage) som Følge af Kollisionen, som den har opgjort til 616 Kr. 80 Øre (beregnet til 40 Øre pr. Dag pr. hver af dens 257 Tons), og det samlede Beløb af den „Nora" ved Kollisionen tilføiede Skade er derfor opgjort til 1975 Kr. 66 Øre. „Martha"s Reparation m. m. skal have kostet 1762 Kr. 84 Øre, og den har derhos opgjort sine Udgifter til Søforklaringer og Besigtigelser m. m. til 364 Kr. 34 Øre og sit Tab ved 3½ Dages Ophold (3½ Liggedage) som Følge af Kollisionen til 1159 Kr. 90 Øre (beregnet til 6 d. pr. Dag pr. 724 Tons; beregnet til 40 Øre pr. Dag & Ton vilde dette Beløb være blevet ca. 1738 Kr.), saa at hele Beløbet af „Martha"s Skade er udregnet til 3287 Kr. 08 Øre.

Ved den 5te Februar d. A. at paastævne nærværende Sag har derfor Firmaet Jansen & Co. hersteds som Befuldmægtiget for Kaptajn K. Olsen som Fører af „Nora" paastaaet Indstævnte: Skibsrheder Martin Carl dømt til for Damperen „Martha" at betale dem ialt 1975 Kr. 66 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra nysnævnte 5te Februar foruden Sagsomkostninger, medens Skibsrheder Martin Carl omvendt paa „Martha"s Vegne har paastaaet Firmaet Jansen & Co. som Befuldmægtiget for „Nora"s Kaptajn dømt til at betale de foranførte 3287 Kr. 08 Øre med 5 % Renter deraf fra Kontrastævningens Dato, den 10de Februar d. A. foruden Omkostninger. Begge Parter have derhos procederet til Frifindelse for Modpartens Tiltale og subsidiært nedlagt Paastand paa, at Skaderne deles efter Rettens Skøn.

Foreløbig bemærkes, at det den paagældende Morgen var stille Vejr med rolig Sø, og at det var taaget, saaledes at Taagen særlig skal have været meget stærk i den Retning, hvorfra „Nora“ kom.

Ombord i „Nora“ havde Kaptajnen og Bedstemand Vagt paa Broen, en Matros stod til Rors og en Mand var paa Udkig forud. Efter de af disse Folk og nogle flere af Besætningen dels i Frederikshavn og dels i Moss afgivne Forklaringer havde Skibet Kl. 4 Morgen havt Hirtshals Fyr i S $^1/_2$ Ø. i gisset Afstand af ca. 10 Kvartmil. Fra Kl. $7^1/_2$ fik man meget stærk Taage og gik uafbrudt med kun sagte Fart, saaledes at man stadig brugte Signalpiben (hver 2det Minut) og derhos holdt Loddet gaaende, hvorved man engang fik Bund med 53 Favne. Kl. ca. 8 hørtes Sirenelyden fra Høien, formentlig i S. til Ø., ca. 8 Kvartmil af efter Gisning. Der styredes ØSØ. Omtrent en 5 Minutter før Kl. 9 efter Skibets Ur hørtes en Damppibe forude ca. 3 Streger om Bagbord, og strax efter fik man en Damper, hvorom Udkigsmanden varskoede, og som senere viste sig at være „Martha“, at se om Bagbord, saaledes at man saa dens Styrbords Bov, kommende med stor Fart („det fossede for dens Bov“). Der blev saa beordret haardt Bagbord og umiddelbart efter: Stop og fuld Kraft bak, idet der derhos gaves 3 Stød i Signalpiben, og, da „Nora“ under Bakning svinger til venstre med Forenden, dreiede Skibet trods det givne Bagbordsror Bagbord over, hvad der havde til Følge, at det, som omtalt, med sin Styrbords Bov ramte „Martha“s Styrbords Bov. Uagtet der efter „Nora“s Besætnings Forklaring forløb en 4 à 5 Minutter, fra man fik Øie paa „Martha“, havde det dog været umuligt fra „Nora“s Side at undgaa Sammenstødet; i Kollisionsøjeblikket laa „Nora“ ganske stille.

Af „Martha“s Dagbøger og af hvad dets Kaptajn, der var paa Broen i længere Tid før og under Kollisionen, samt af hvad dets 1ste Styrmand og de 3 Matroser, der samtidig havde Vagt, have udsagt under det i Begyndelsen af November f. A. her foregaaede Søforhør, fremgaar det, at „Martha“ paa Grund af Taagen, hvis Tæthed for dette Skibs Vedkommende skal have været noget vexlende, gik med vexlende Fart. Kl. ca. $8^1/_2$ Form. efter Martha“s Ur passeredes formentlig Skagens Fyrskib i ca. 3 Kvartmils Afstand, hvad man sluttede af den Maade, hvorpaa man da hørte Sirenen derfra, idet man ikke kunde se Fyrskibet. Man havde allerede forinden havt 3 medgaaende

Dampere lidt forud, som man af og til saa, og hvis Damppiber man af og til hørte, ligesom ogsaa „Martha“ brugte sin „Damppibe, hvorimod „Martha“ ikke tog noget Lodskud. Fra Kl. $8^3/_4$, ɔ: fra noget efter at Fyrskibet formentlig var passeret, gik „Martha“ med mindsket fuld Kraft, saa at det gjorde omtrent 8 Knob, og styrede misvisende V. $^1/_2$ S. Kl. ca. 9.9′ hørtes et Stød i en Damppibe forude ca. 2 Streger om Styrbord, som man ikke strax vidste, om var fra en medgaaende eller modgaaende Damper. Farten blev saa strax mindsket til halv Kraft, ɔ: ca. $6^1/_2$ Knob, og 2 Minutter efter til „langsomt“, ɔ: ca. 4 Knob. Der hørtes derpaa en 3 Minutter efter, altsaa ca. 5 Minutter efter det første, paany et Stød i en Damppibe forude ligeledes omtrent en Streg om Styrbord og formentlig fra samme Damper, men betydelig nærmere. Saa, altsaa ca. Kl. 1.14′, blev der beordret Stop til Maskinen, og var den derpaa stoppet i ca. 3 Minutter. Derpaa hørtes pludselig 3 korte Fløjtestød, og umiddelbart efter saas en Damper, nemlig „Nora“, hvorom Udkigsmanden øjeblikkelig varskoede, komme frem af Taagen, og saas den da, efter Kaptajnens Angivelse ca. 4 Streger, efter „Martha“s øvrige Besætnings Angivelser derimod kun 1 à $1^1/_2$ Streg, om Styrbord i en Afstand af næppe over 3 Kabellængder, og, skønt „Martha“s Maskine saa strax blev slaaet fuld Kraft bak, skete Sammenstødet ca. 1 Minut efter, ɔ: ca. Kl. 9.18′, paa den tidligere angivne Maade. „Martha“ gik da maaske endnu lidt frem gjennem Vandet, men i alt Fald kun med meget ringe Fart; den havde, da dens Maskine sloges bak, samtidig givet 3 Damppibestød. „Nora“s Kurs syntes, da den kom i Sigte, at være sydøstlig, og den saas først at dreje lidt Styrbord over, men umiddelbart efter Bagbord over, hvad man fra „Martha“ troede skyldtes: det første Bakning og det sidste haardt Styrbords Ror, i Modsætning til hvad der efter „Nora“s Forklaring var Tilfældet. Efter „Martha“s Mening kom „Nora“ frem med stærk Fart. „Martha“ selv skal, da den bakkede, have drejet ca. $^1/_2$ Streg til Styrbord, hvilken Drejning dog blev ophævet ved selve Sammenstødet, saa at „Martha“ lige efter dette laa omtrent V. an.

Der findes ikke af Retten at være tilstrækkelig Grund til at komme videre ind paa de forskellige Uoverensstemmelser, der efter det anførte ere tilstede mellem de to Skibes Fremstillinger, idet det i saa Henseende kun skal bemærkes, at der i og for sig ikke ses at være Føje til at tillægge den ene større Troværdighed

end den anden, og at i alt Fald nogle af Uoverensstemmelserne turde skyldes urigtig Opfattelse.

Under Hensyn til samtlige Omstændigheder findes „Martha“ at maatte siges at have havt en overvejende Del i Skylden for det skete Sammenstød, da dette Skib i alt Fald maa siges i Strid med Forskrifterne i Artikel 16 i de internationale Søvejsregler at have gaaet frem med for stor Fart i den nærmeste Tid før Sammenstødet, men „Nora“ findes heller ikke at være uden nogen Skyld, idet det maa bebrejdes samme, at det i det Øieblik, da det skete, lagde sit Ror haardt Bagbord, og § 220, 2det Stykke, i Søloven findes derfor at burde bringes til Anvendelse, saaledes at „Martha“s Rhederi bliver at tilpligte at betale til „Nora“ under Tvang af Exekution i Skib og Fragt 1000 Kr. med Renter som paastaaet foruden 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Under Tvang af Exekution i Dampskibet „Martha“ med tilhørende Fragt bør Indstævnte, Skibsreder Martin Carl, som korresponderende Rheder for det nævnte Dampskib til Sagsøgeren, Firmaet Jansen & Co., for Kaptajn K. Olsen som Fører af Dampskibet „Nora“ betale 1000 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 5te Februar d. A., til Betaling sker, og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

62.

Dom, afsagt af Aarhus Søret den 1ste Juni 1900.

Kaptajn A. Cordinér
(Overretssagfører Schwenn)
ktr.
Aktieselskabet Korn- og Foderstofkompagniet
(Sagfører N. Christensen).

Modtagerne af en Skibsladning Byg, der paa Grund af Ladningens formentlig ukontraktmæssige Størrelse paastod at have lidt et Tab, søgtes af vedkommende Skibs Fører til Betaling af dette Beløb, som blev deponeret indtil Sagens Afgjørelse. Ved Rettens Dom tilpligtedes Ladningsmodtagerne at betale dette, idet Retten blandt andet udtalte, at, ligesom Befragtningskontrakten ikke var afsluttet af dem, eller det var oplyst, at den var afsluttet

paa deres Vegne, og ligesom de med Konnossementet kun havde faaet Afladerens Ret efter Befragtningskontrakten overtaget, forsaavidt angik den i Konnossementet ommeldte, i Skibet indtagne Ladning, saaledes havde de ikke godtgjort at have noget selvstændigt Krav paa Erstatning eller overhovedet at have lidt noget Tab ved Bortfragterens mulige Ikkeopfyldelse af Certepartiet.

Den 3die September 1898 afsluttedes i London imellem Tompson Elliot & Co. som Eiere af Dampskibet „Berkshire“ og Neufeld & Co. i Odessa som Befragtere et Certeparti, efter hvilket nævnte Dampskib, der den Gang var paa Reise Genua til Konstantinopel i Ballast, for de nævnte Befragtere skulde føre „en fuld og komplet Ladning (nemlig omtrent 3500 Tons 10 % flere eller færre Tons engelsk Vægt) af Hvede og/eller Frø og/eller Korn efter Befragternes Valg fra Nicolajeff og til en eller flere nærmere bestemte Havne mellem Bergen og Kjøbenhavn.

Certepartiet, der er udfærdiget med Benyttelse af en trykt Blanket, „Sortehavs Certeparti 1890“, findes i Marginen paatrykt en Skala for Fragtenheder, under hvilken udfor Byg, Sennopsfrø og Sesam staar anførte 2050 Engl. Tønder eller 929 Kilogram. Den 13de September (russisk Tid) havde Skibet indtaget en fuld og komplet Ladning Byg og maa antages strax efter at være afseilet. Den 19de September (1ste Oktober) lod Befragterne paa det britiske Vicekonsulat i Nicolajeff afgive en Protest, efter hvilken Skibet, der er forpligtet til at indtage en Ladning paa mindst 3150 Tons, kun havde indtaget 3010 Tons, hvorfor Dampskibet, dets Eiere og alle andre vedkommende gjordes ansvarlige for alle deraf resulterende Tab for Befragterne. Ved Skibets Ankomst her til Aarhus lod Ladningsovertagerne, de Indstævnte under nærværende Sag, Korn- og Foderstofkompagniet, for Citanten som Fører af Skibet optage en Notarialprotest, efter hvilken der paa Grund af Ladningens ukontraktmæssige Størrelse er foraarsaget dem et Tab, som efter Afladerens Regning beløber sig til £ 55.17.9, en Protest, som fornyedes ved Skibets Ankomst til Aalborg, hvor en Del af Ladningen skulde leveres og indgik Citanten paa, at de Indstævnte deponerede det nævnte Beløb af Fragten i den danske Landmandsbanks Afdeling i Aalborg, indtil Disputen om hans Berettigelse til det er afgjort, og paastaar han sig det nu under nærværende Sag tilkjendt med Renter 5 % p. A. fra den 7de November 1898 til Betaling sker og Sagens Omkostninger skadesløst, idet han principalt har anført, at de Indstævnte ikke have nogensomhelst Ret til at optræde paa

Afskiberens Vegne og gjøre dennes mulige Ret gældende, hvilken Ret navnlig heller ikke tilkommer dem som Indehavere af Konnossement paa Ladningen og ikke er gaaet over paa dem ved den i Konnossementet optagne almindelige Klausul „Fragt og alle andre Betingelser ifølge Certeparti“. Subsidiært har Citanten mod det af de Indstævnte udviste Krav anført, at det beror paa en Inkurie, naar Ordene „Engelsk Vægt“ og det umiddelbart foranstaaende Ord „Tons“ ikke ere blevne overstregede i den benyttede Blanket, noget som blandt andet skulde fremgaa af, at Ordet „Tons“ nu staar to Gange i den Parantes, som angiver Ladningens Størrelse; Tonsenes nærmere Beskaffenhed skulde alene bestemmes ved Fragtskalaen. Da Skibet kun var forpligtet til at indtage 3150 Tons, og 1 Ton Byg efter Fragtskalaen er lig 929 Kilogram, og da Skibet havde 2,980,655 Kilogram inde eller efter det foranførte $3208^1/_2$ Tons, havde det indtaget, hvad det skulde; det havde desuden udtrykkeligt forbeholdt sig ikke at indtage en større Ladning, end det passende kunde stuve og føre, og det er erkendt, at det i saa Henseende har opfyldt sin Forpligtelse. I ethvert Fald formener Citanten, at Afladerne har tabt deres mulige Ret ved ikke, inden han afseilede fra Nicolajeff, at optage Protest, ligesom han har benægtet Rigtigheden af de Indstævntes Opførelse af deres Tal. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger skadesløst under Anbringende af, at de, idet de have faaet Konnossementet overtaget af Befragterne, derved indtraadte i alle disses Rettigheder efter Befragtningskontrakten særligt ogsaa med Hensyn til at indtale Krav paa Erstatning for den foreliggende formentlig utvivlsomme Misligholdelse af Kontrakten. I denne Betragtning findes der imidlertid ikke at kunne gives de Indstævnte Medhold. Befragtningskontrakten er ikke afsluttet af dem, og mod Citantens Benægtelse er det heller ikke bevist, at den er afsluttet af Neufeld & Co. paa deres Vegne. Der foreligger heller ikke nogensomhelst Oplysning om, naar den mellem det nævnte Firma og de Indstævnte afsluttede Handel er indgaaet, hvor stort et Parti Byg den har angaaet, og paa hvilke Vilkaar der iøvrigt er handlet. De Indstævnte have med Konnossementet kun faaet Afladerens Ret efter Befragtningskontrakten overtaget forsaavidt angaar den i Konnossementet ommeldte i Skibet indtagne Ladning, og da de ikke have godtgjort paa anden Maade at have faaet overtaget Afladerens mulige Krav paa Bortfragterne, i Anledning af at Skibet ikke formenes at have indtaget saa stor en Ladning,

som det skulde, ikke heller have godtgjort at have noget selvstændigt Krav paa Erstatning, eller overhovedet at have lidt noget Tab ved Bortfragternes mulige Ikkeopfyldelse af Certepartiet, vil Citantens Paastand allerede paa Grund heraf, og uden at det herefter er nødvendigt at komme ind paa, hvad der iøvrigt fra hans Side er anført til Imødegaaelse af det af de Indstævnte reiste Krav, være at tage til Følge, dog saaledes, at Sagens Omkostninger efter Omstændighederne findes at kunne ophæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Aktieselskabet Korn- og Foderstofkompagniet, bør til Citanten, Kaptajn A. Cordinér, betale £ 95.17.9 med Rente 5 % pr. A. fra 7de November 1898 til Betaling sker.

Søgsmaalets Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Chr. M. Jespersen. *Eduard Bergmann.*
M. Petersen.

63.

Kongl. Majt.s dom den 23 Maj 1900.

Motala Rederiaktiebolag

mot

Tändsticksfabriksaktiebolaget Vulcan.

Handlanden Salomon Hindin, som befraktat sökandens ångfartyg „Bjälbo", förd af Kapten Sohlgren, för öfverförande från Riga till Hjo af en last aspvirke och dervid uppgifvit svaranden såsom lastemottagare, hade genom högsta domstolens i St. Petersburg utslag förklarats berättigad, såsom innehafvare af konnossementet, att af Kapten Sohlgren, hvilken till svaranden utlemnat lasten, utan att denne företett konnossement, utbekomma lastens värde jemte ränta och rättegångskostnader. Som sökanden sålunda ansåg sig hafva förvärfvat Hindins rätt att af svaranden erhålla lastens värde, yrkade sökanden vid Göteborgs Rådstufvurätt, att svaranden måtte åläggas återgälda hvad sökanden sålunda nödgats utgifva jemte sökandens egna rättegångskostnader i Ryssland. Rådstufvurätten biföll käromålet till vida, att svaranden ålades utgifva endast lastens värde jemte ränta, och blifvo rättegångskost-

naderna i Rådstufvurätten qvittade. Hofrätten ogillade Rådstufvurättens dom och förpligtade sökanden ersätta motpartens kostnader i Rådstufvurätten med Kr. 254. Kongl. Majt. fastställde Hofrättens dom och ålade sökanden ersätta svarandens kostnader å saken hos Kongl. Majt. med Kr. 100 jemte domslösen.

Kongl. Majt.s Dom i den till Kongl. Majt.s öfverseende från Dess och Rikets Göta Hofrätt genom ordentligt sökande komna sak emellan Motala rederiaktiebolag, sökande, samt tändsticksfabriksaktiebolaget Vulcan, svarande, angående sökandens, efter stämning, vid Rådstufvurätten i Göteborg förda talan, att, som handlanden Salomon Hindin, hvilken befraktat sökandens ångfartyg „Bjälbo“ för öfverförande af en last aspvirke från Riga til Hjo och dervid uppgifvit svaranden såsom lastemottagare, genom Högsta Domstolen i St. Petersburg utslag den 8 Oktober 1897 berättigats såsom innehafvare af det å lasten den 14 September 1895 utfärdade, till Hindins order stälda konnossement att af fartygets befälhafvare C. F. Sohlgren, hvilken, till svaranden på dess begäran utlemnat lasten, utan att svaranden företett konnossement, erhålla lastens värde med ettusen åttiosju rubel 90 kopek jemte sex procent årlig ränta derå från den 23 Juli 1896 tills betalning komme att ske, äfvensom etthundranitton rubel 87 kopek i ersättning för rättegångskostnad, samt sökanden i anledning häraf guldit Hindin lastens värde med tvåtusen trehundra sextiotre riksmark 4 pfennige, erlagt ränta derå till den 1 November 1897 med etthundra sjuttionio riksmark 35 pfennige och ersatt Hindins kostnader å rättegången med tvåhundra sextio riksmark 58 pfennige, hvarjemte bolagets egna kostnader å rättegången uppgått till fyrahundra femtiotre riksmark 2 pfennige, det alltså, och då sökanden sålunda förvärfvat Hindins rätt att erhålla lastens värde af svaranden, och svaranden genom försummelse att gälda Hindins fordran orsakat omförmälda kostnader, måtte varda svaranden ålagdt att återgälda sökanden hvad sökanden nödgats utgifva med tretusen tvåhundra femtiofem riksmark 99 pfennige jemte ränta derå från den 1 November 1897; uti hvilken sak efter det svaranden, som bestridt krafvet, åberopat, att svaranden erlagt betalning för lasten till Hermann Hoffmann i Riga, med hvilken svaranden aftalat om leverans af virket, Rådstufvurätten, hvarest parterna fordrat ersättning för sina kostnader å saken, genom dom den 14 Juli 1898 sig utlåtit, att enär ifrågavarande last af aspvirke, som i Riga intagits i sökandens ångfartyg „Bjälbo“ och sedermera aflemnats till svaranden, blifvit aflastad af Hindin, till hvilken konnossement derå, stäldt

till order, af fartygets befälhafvare Sohlgren den 14 September 1895 utfärdats, och svaranden ej visat, att Hoffmann, med hvilken svaranden förut samma år afslutat köp om en motsvarande qvantitet sådant virke, egt eller varit innehafvare af den med „Bjälbo“ afskeppade lasten eller öfver densamma förfogat såsom ombud för egaren med rätt att derför jemväl uppbära liqvid, vid hvilket förhållande den omständigheten, att svaranden emottagit virket och till Hoffmann erlagt liqvid för detsamma i tro, att det varit af honom afsändt, icke kunde anses hafva för svaranden medfört någon rätt till virket, derå endosseradt konnossement ej heller, enligt hvad ostridigt vore, vid utlemnandet eller sedermera af bolaget innehafts; alltså och då upplyst vore, att, efter det under ett ångtartyget „Bjälbo“s senare besök i Riga beslaglagts å fartygets inventarier och Sohlgren på yrkande af Hindin blifvit genom Kretsdomstolens i Riga, af Högsta Domstolen i St. Petersburg faststälda dom den 18 December 1896 förpligtad att, för det Sohlgren utlemnat ifrågavarande last utan att mottagaren varit innehafvare af vederbörligt konnossement, till Hindin utgifva virkets värde, sökanden nödgats fullgöra domen, och den rätt, Hindin såsom konnossementsinnehafvare haft att af svaranden såsom lastemottagare erhålla betalning för virket, härigenom på sökanden öfvergått, men i afseende å virkets värde svarandens betalningsskyldighet icke kunde vara beroende af hvad i rättegången emellan Hindin och Sohlgren förekommit eller, då värdet icke i förevarande sak af sökanden styrkts, sträckas utöfver hvad svaranden i sådant hänseende enligt afräkning till Hoffmann betalt eller tvåtusen etthundra tjugosex kronor 21 öre, blefve sökandens talan, såvidt godtgörelse för sjelfva virket anginge, i så måtto bifallen, att svaranden förpligtades att till sökanden mot qvitto utgifva tvåtusen etthundra tjugosex kronor 21 öre jemte fem procent årlig ränta derå från stämningsdagen den 23 Mars 1898, till dess betalning komme att ske, hvaremot, då sökanden, med hänsyn dertill att Sohlgren blott för att, såsom han i rättegången i Ryssland uppgifvit, vinna tid, i strid mot 139 § Sjölagen, utlemnat lasten till den, som ej kunnat med vederbörligt konnossement styrka sin rätt till densamma, måste anses skyldig att sjelf bära såväl den ränta och ersättning, som af ryska domstolarne tilldömts Hindin, som sina egna utgifter å berörda rättegång, sökandens talan i dessa delar af saken af Rådstufvurätten ogillades, och blefve kostnaderna å saken med afseende å dennas beskaffenhet och utgång mellan parterna qvittade:

hvarefter Hofrätten, der parterna å ömse sidor, efter vad, fullföljt talan, i dom den 13 Januar 1899 yttrat, att Hofrätten funne det genom hvad i saken förekommit vara utredt, att enligt slutnota den 15 Juni 1895 Hoffmann förbundit sig att snarast möjligt derefter i Hjo till svaranden leverera, afskeppadt med ångfartyg, omkring trehundra kubikmeter aspvirke, derför betalningen efter angifvet pris i händelse en del af virket komme att lossas i Mem för befordran derifrån till Hjo med andra fartyg, skulla erläggas kontant efter lastens uppmätning; att Hoffmann genom telegram den 15 September 1895 underrättat svaranden det virket inlastats å ångfartyget „Bjälbo", och uppmanat svaranden att emottaga lasten, hvarefter Hoffmann påföljande dag tillsändt svaranden faktura å detsamma; att det å „Bjälbo" inlastade virket, deraf en del lossats i Mem för befordran til Hjo med annan lägenhet, blifvit till svaranden öfverlemnadt, utan att konnossement affordrats svaranden; samt att svaranden till Hoffmann erlagt betalningen för virket utan att dervid eller före lastens fullständiga uppmätning hafva egt kännedom om annans bättre rätt til virket eller betalningen; och som svaranden följaktligen i god tro ej mindre förvärfvat ifrågavarande last virke än äfven erlagt betalning för densamma till den person, med hvilken svaranden aftalat om leveransen, samt vid sådant förhållande annans på konnossement stödda anspråk på lasten eller dess värde ej kunde emot bolaget göras gällande, blefve, med ändring af Rådstufvurättens dom i hufvudsaken, sökandens derutinnan förda talan ogillad; hvarjemte Hofrätten, med ändring af samma dom jemväl i fråga om rättegångskostnaderna, förpligtade sökanden att ersätta sin motpart dess kostnader å saken vid Rådstufvurätten med tvåhundra fyratiofyra kronor; deri sökanden i underdånighet yrkat ändring, som svaranden i underdånighet bestridt, och hvarom äfvensom angående parternas å ömse sidor framstälda anspråk på ersätning för kostnaderna å saken hos Kongl. Majt. tvistats; med Kongl. Majt.s Högsta Domstol besluten; gifven Stockholms Slott den 23 Maj 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit Sig föredragas handlingarna i denna sak och pröfvar rättvist fastställa Hofrättens dom; skolande sökanden ersätta svaranden hans kostnader å saken hos Kongl. Majt. med etthundra kronor jemte hvad som åtgår till lösen af Kongl. Majt.s dom. Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Kongl. Majt.s Sekret. *A. E. Sjöstrand.*

64.

Kongl. Majt.s utslag den 28 Maj 1900 i mål angående klander af dispache.

Klagande: **B. Göransson i Råå.**

Klaganden, såsom hufvudredare för barkskeppet „Thorsten", hade i Kullens Enskilda Assuransförening erhållit försäkring å $^{8}/_{10}$ af fartyget mot en ersättningssumma för total förlust af kr. 15,000, motsvarande $^{2}/_{3}$ af de försäkrade delarnes verkliga värde. Under resa i November 1895 från Grangemouth till Ystad grundstötte fartyget å norska kusten, men blef åter flott och infördes till Egersund. Vid besigtning, verkställd af Sjörätten derstädes, anmärktes skador å fartyget, hvilka uppskattades till kr. 6504, men förutom denna nyare skada hade fartyget mycken äldre sådan, hvilken äfven måste bättras, innan lasten kunde ånyo intagas och resan fortsättas; och förklarade sjörätten, att då reparation af de äldre skadorna antoges skola uppgå till åtskilligt större summa än reparationen af den nya skadan, hela reparationen blefve så dyrbar, att fartyget icke vore värdt att iståndsättas, hvadan detsamma kondemnerades. Fartyget såldes derefter å auktion. Dispachören i Göteborg, hos hvilken klaganden anhållit om utredning angående föreningens ersättningsskyldighet, fann på anförda skäl klaganden icke kunna tillerkännas rätt till ersättning för totalförlust, men förklarade föreningen skyldig utgifva ersättning med kr. 558.03 för vissa kostnader och skador. Klaganden klandrade dispachen med yrkande att föreningen måtte förklaras skyldig utgifva ersättning för totalförlust med kr. 15,000. Rådstufvurätten i Göteborg fastställde dispachen och förpligtade klaganden ersätta rättens särskilda ledamöter. Kongl. Majt. gjorde ingen ändring i Rådstufvurättens dom.

Kongl. Majt. utslag på de besvär, B. Göransson i Råå i underdånighet anfört öfver ett af Rådstufvurätten i Göteborg den 31 Augusti 1899 meddeladt utslag i mål angående klander af dispache; uti hvilket mål handlingarna visa:

att, enligt ett af Kullens Enskilda Assuransförening den 29 Januari 1895 utfärdadt försäkringsbref, barkskeppet „Thorsten" från Råå blifvit till åtta tiondedelar af fartyget intaget i föreningen mot en ersättningssumma för total förlust af femtontusen kronor, motsvarande två tredjedelar af de försäkrade delarnes verkliga värde;

att fartyget i November 1895 under resa från Grangemouth till Ystad med last af stenkol grundstött å norska kusten men åter blifvit flott och införts till Egersund;

att, på begäran af fartygets befälhafvare, Sjörätten i Egersund i närvaro af ombud för föreningen den 13 och den 14 Januari 1896 företagit besigtning å fartyget, dervid Sjörätten anmärkt, att å fartyget befunnos åtskilliga skador, hvilka Sjö-

rätten uppskattade till sextusen femhundrafyra kronor, men att förutom denna nyare skada hade fartyget mycken äldre sådan, hvilken äfven måst bättras, innan lasten ånyo kunde intagas och fartyget afsegla, samt vidare förklarat, att då reparation af de äldre skadorna antoges skola uppgå till åtskilligt större summa än reparationen af den nya skadan, hela reparationen blefve så dyrbar, att fartyget icke vore värdt att iståndsättas, hvarför detsamma kondemnerades;

att fartyget derefter sålts å auktion för tvåtusen sjuhundratio kronor;

att dispachören i Göteborg, hos hvilken klaganden såsom fartygets hufvudredare anhållit om utredning angående föreningens ersättningsskyldighet på grund af ofvan anmärkta försäkringsbref, i dispache den 25 April 1899 yttrat, *att* då klaganden ifrågasatt att i händelse af bristande öfverensstämmelse mellan föreningens reglemente och gällande sjölag i bestämmelser angående rätt för försäkringstagaren till ersättning för total förlust sjölagen skulle ega tillämplighet, anmärktes, at sjölagens bestämmelser i sagda hänseende icke finge anses vara af den natur, att de icke kunde af kontrahenterna genom aftal ändras, och att följaktligen föreningens reglemente skulle tjena till efterrättelse vid utredandet af föreningens ersättningsskyldighet, *att* då vid besigtning den 14 Januari 1896 skilts mellan nya och äldre skador samt kostnaden för de förras afhjälpande uppskattats, medan deremot så ej skett i fråga om de senare, som ej ens närmare angifvits, vore uppenbart, att Sjörätten med den såsom ny betecknade skadan afsett sådan, som uppkommit under fartygets sista resa, *att* då sistsagda skada värderats endast till sextusen femhundrafyra kronor och således enligt besigtningen icke uppgått till sjuttiofem procent af fartygets verkliga värde tjuguåttatusen etthundrafemtio kronor, hvarefter vid försäkringen ansvarssumman beräknats, hade jemlikt § 13 moment f. i ofvanberörda reglemente icke rätt inträdt för försäkringstagaren att i förhållandet till föreningen ifrågasätta kondemnering af fartyget, hvadan mot föreningens bestridande försäkringstagaren icke kunde tillerkännas rätt till ersättning för total förlust, hvaremot dispachören af anförda skäl förklarat, att det ålåge föreningen att till försäkringstagaren utgifva ersättning med femhundrafemtioåtta kronor 3 öre för vissa kostnader och skador dels i följd af fartygets grundstötning och dels i följd deraf att fartyget införts i nödhamn och vid kullhifning derstädes börjat sjunka, äfvensom

stadgat, att föreningen skulle vidkännas kostnaderna för dispachen etthundratrettiofyra kronor, hvilka kostnader emellertid skulle förskjutas af försäkringstagaren;

att klaganden vid Rådstufvurätten i Göteborg klandrat dispachen och dervid — under påstående att, då något aftal ej träffats mellan parterna angående frågan om, när total förlust af fartyget skulle anses föreligga, reglementets bestämmelser ej bort till klagandens nackdel lända till efterrättelse vid utredningen, samt att i allt fall reparationskostnaderna för de af Sjörätten omförmälda äldre skador, hvilka jemväl uppkommit under fartygets sista resa före dess grundstötning, och för den af Sjörätten såsom ny betecknade skadan uppgått till mera än sjuttiofem procent af fartygets försäkringsvärde, äfvensom att föreningens ombud hos Sjörätten genom underlåtenhet att protestera mot kondemneringen finge anses hafva lemnat tyst medgifvande dertill — yrkat, att föreningen måtte förklaras skyldig att till klaganden utgifva ersättning för total förlust med femtontusen kronor;

samt att Rådstufvurätten genom öfverklagade utslaget funnit hvad klaganden anfört icke utgöra laga skäl för ändring i dispachen, hvilken alltså af Rådstufvurätten faststälts, samt förpligtat klaganden att i ersättning till de särskilda ledamöterna i rätten utgifva tillhopa etthundraelfva kronor;

deri klaganden i underdånighet yrkat ändring;

Med Kongl. Majt.s Högsta Domstol beslutet; gifvet Stockholms slott den 28 Maj 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit Sig föredragas ofvanberörda underdåniga besvär och finner ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag. Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Kongl. Majt:s Sekret.

Ivar Ernberg.

65.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 1ste Juni 1900.

Maskinist Jørgen Henriksen
(Sagfører Toresen)

mod

Kaptein Natvig som Fører af S/S „Munin"
(Sagfører Torjusen).

Afskedigelse af en Maskinist kjendt uberettiget, idet hans angivelige Udueligbed ikke ansaaes bevist. Der var heller ikke overensstemmende med den norske Sølov § 89 i Skibets Journal gjort Optegnelse om Grunden til Afskedigelsen. Maskinisten tilkjendt 1 Maaneds Hyre og Reiseomkostninger til Hjemstedet.

Citanten, Maskinist Jørgen Henriksen, sagsøger Kaptein Natvig som Fører af S/S „Munin" til at betale ham en Maaneds Hyre Kr. 200 samt i Reiseomkostninger fra Kjøbenhavn til Bergen 50 Kr. tilligemed Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte paastaar sig frifunden under Paaberaabelse af at Cit. er afskediget paa Grund af Udueligbed. Beviset herfor har Indstævnte søgt at tilveiebringe gjennem Afhørelse af Citantens Eftermand i Stillingen, Maskinist Nistad, samt et Medlem af Skibets Rederi. I nævnte Vidnes Forklaringer indeholdes vistnok en tildels stærk Kritik over Cit.s Skjøttelse af sit Hverv ved enkelte Leiligheder, men Retten finder dog ikke, at der herigjennem er tilveiebragt noget afgjørende Bevis for, at der har foreligget Afskedigelsesgrund.

I saa Henseende bemærkes for det første, at der, efter hvad der er paa det Rene, ikke i Skibets Journal er gjort nogen Tilførsel angaaende Grunden til Afskedigelsen (Sjøfartslovens § 89). For det andet, at førnævnte Vidne, Maskinist Nistad, ved sin Tiltrædelse attesterede, at Maskinen befandtes at være i bedste Orden fra Citantens Side. Naar der under Proceduren anføres, at hertil knyttedes Bemærkningen „saavidt det kan sees" bemærkes, at en saadan Tilføielse ikke findes i den fremlagte originale Bevidnelse. For det tredie fremgaar det af 1ste og 2det Hovedvidnes Forklaringer (begge disse Vidner er Redere for det paagjældende Skib), at Citanten i 3 Aar har været i Rederiets Tjeneste og nydt god Anseelse for Duelighed og for sit Forhold i det Hele.

I Henhold hertil og da Bevisbyrden i nærværende Sag maa paahvile Indstævnte, som udenfor kontraktmæssig Tid har afske-

diget Citanten, kommer Retten til det Resultat, at Citantens Paastand maa blive at tage tilfølge, idet Processens Omkostninger billiges med 30 Kroner.

Thi kjendes for Ret:

Kaptein Erling Natvig, som Fører af S/S „Munin“, bør til Maskinst Jørgen Henriksen betale de paasøgte 250 — to Hundrede og femti — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 31te Marts 1900 til Betaling sker samt 30 — tredive — Kroner i Sagsomkostninger. At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Dommen oplæstes.

Ludvig Dahl. *H. J. Engelsen* *J. R. Simonsen.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 19	Aargang I	1900

66.

Kongl. Majt.s utslag den 29 Maj 1900.

Ångslupsbefälhafvaren Nils Henriksson och Stockholms Angslups Aktiebolag

mot

Stadsfiskalen C. G. Lidberg.

Den 8 Maj 1897 sammanstötte å Stockholms ström ångslupen „Frigg", förd af Henriksson, och bogserångaren „Tekla", förd af Ångslupsbefälhafvaren Johan Andersson. Å tjenstens vägnar yrkade stadsfiskalen ansvar å Henriksson och Andersson såsom hvar för sig genom vårdslöshet och försummelse vållande till sammanstötningen. I Stadsfiskalens ansvarsyrkande mot Andersson instämde Stockholms Ångslups Aktiebolag, som fordrade ersättning för kostnaderna å målet. Stockholms Rådstufvurätt förklarade genom utslag såväl Henriksson som Andersson hafva varit genom oförsigtighet och försumlighet vållande till sammanstötningen och dömde dem att böta kr. 30 hvardera samt utgifva vittnesersättning; men skulle bolaget vidkännas sina kostnader å målet. Svea Hofrätt, der Henriksson, Andersson och bolaget besvärat sig, upptog icke Anderssons besvär till pröfning och fann beträffande Henrikssons och bolagets besvär ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag. Kongl. Majt. stadfäste Hofrättens utslag.

Kongl. Majt.s utslag på de besvär, Ångslupsbefälhafvaren Nils Henriksson och Stockholms Ångslups Aktiebolag i underdånighet anfört deröfver att, sedan vid Stockholms Rådstufvurätt *dels* tillförordnade Stadsfiskalen Carl Gustaf Lidberg, å tjenstens vägnar, yrkat, att enär Henriksson såsom befälhafvare å bolaget tillhöriga ångslupen „Frigg" och Ångslupsbefälhafvaren Johan

Andersson såsom befälhafvare å bogserångaren „Tekla“ hvar för sig genom vårdslöshet och försummelse varit vållande till en sammanstötning mellan nämnda fartyg, som egt rum den 8 Maj 1897 å Stockholms ström i närheten af Räntmästaretrappan, dervid „Frigg“ med sin för träffat „Tekla“s styrbordsbog, så att „Tekla“ erhållit åtskilliga skador, Henriksson och Andersson måtte dömas till ansvar enligt 293 § Sjölagen, dels ock bolaget i egenskap af målsegande instämt i Lidbergs ansvarsyrkande mot Andersson samt fordrat ersättning för kostnaderna å målet;

samt Rådstufvurätten genom utslag den 30 September 1897 utlåtit sig, hurusom Rådstufvurätten funne det vara i målet utredt, att då „Frigg“, förd af Henriksson, den 8 Maj 1897 på middagen befunnit sig på ingående från Dockan til Räntmästaretrappan, dervid Henriksson gått i en kurslinie, som förde honom tätt akter om en vid andra moringen närmast slussen förtöjd skonert „Henriette“ samt hunnit på cirka tvåhundrafemtio fots afstånd från sagda skonert, hvilken legat med fören åt söder och aktern svajad norrut, Henriksson gifvit en lång signal med ånghvisslan för att såmedelst varsko på andra sidan skonerten möjligen gående fartyg; att Andersson, hvilken med „Tekla“ kort förut utgått från „Rundelen“ vid Stadsgården för att taga omförmälda skonert på bogsering och för sådant ändamål satt kurs mellan skonerten och Fiskarhamnen i afsigt att runda skonertens akter och gå upp längs dess babords sida, hunnen helt nära skonertens för, hört „Frigg“s signal och samtidigt varseblifvit „Frigg“; att i anledning häraf Andersson kommenderat sakta, stopp och back, men, enär han trott „Tekla“ kunna stannas, innan den komme in i „Frigg“s kurs, underlåtit att besvara signalen eller hålla undan för „Frigg“; att emellertid „Tekla“ ej kunnat stannas förrän den med omkring halfva sin längd skjutit fram akter om „Henriette“, samt att Henriksson, hvilken ej varseblifvit „Tekla“, innan densamma kommit in under skonerten, och i full fart fortsatt sin kurs, hvilken förde honom på allenast omkring femton fots afstånd från skonertens akter, härpå, då han fått se „Tekla“ skjuta fram akter om skonerten, kommenderat stopp och back samt sökt gira styrbord hän, men att kollision ej kunnat undvikas utan „Frigg“ med sin för träffat „Tekla“s styrbordsbog omkring tolf fot från stäfven, dervid å „Tekla“ en plåt och ett spant inbräckts samt däcket något skadats; och enär Henriksson till last låge, att han, oaktadt utsigten för honom delvis skymts af den å hans babordssida

liggande skonerten, likväl med full fart gått fram tätt akter om denna, och Andersson att, ehuru han, innan han kommit in under skonerten, iakttagit „Frigg“ och dess kurs, han ej hållit undan för „Frigg“, hvilken befunnit sig å „Tekla“s styrbordssida, samt såväl Henriksson som Andersson förty måste anses hafva varit genom oförsigtighet och försumlighet till sammanstötningen vållande, dömdes, jemlikt 293 § Sjölagen, Henriksson och Andersson att för vållande till sjöolycka böta hvardera trettio kronor; och skulle Henriksson och Andersson gemensamt eller hvilkendera bäst gälda gitte ej mindre godtgöra statsverket de belopp, som genom Rådstufvurättens beslut den 22 Juli 1897 af allmänna medel tillagts af åklagaren såsom vittnen hörde Vexlaren Carl Frithiof Sandbäck, Maskinisten Nils Gustaf Hjalmar Andersson och Ångslupsbefälhafvaren Johan Alfred Johansson, än ock derutöfver i godtgörelse för inställelsen utgifva till Sandbäck och Andersson hvardera en krona 50 öre och till Johansson en krona 83 öre, men skulle med afseende å målets beskaffenhet bolaget vidkännas sina å målet hafda kostnader;

så har Kongl. Majt.s och Rikets Svea Hofrätt, der Andersson, Henriksson och bolaget hvar för sig, besvärat sig, Andersson ock Henriksson, hvar i hvad honom emotgått, samt bolaget beträffande kostnaderna å målet, uti utslag den 29 April 1898, jemte det Hofrätten af anfördt skäl förklarat Anderssons besvär icke kunna till pröfning upptagas, vidare yttrat, att beträffande Henrikssons och bolagets besvär Hofrätten ej funne skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag, såvidt det blifvit af dem öfverklagadt;

deri Henriksson och bolaget i underdånighet yrkat ändring, hvaröfver underdåniga förklaringar afgifvits ej mindre af Lidberg än äfven af Anderssons sterbhusdelegare Hemmansegaren Anders Andersson i Sörbo och hans hustru Anna Andersson;

Med Kongl. Majt.s Högsta Domstol beslutet; gifvet Stockholms Slott den 29 Maj 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit Sig föredragas ofvanberörda underdåniga besvär och finner ej skäl att i Hofrättens utslag göra ändring. Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Kongl. Majt. Sekret.

Carl Lindhagen.

67.

Dom, afsagt af Kristiania Sjøret den 13de Juni 1900.

„Nora"s Rederi
(Advokat Carl Lundh)

mod

O. Parr & Co.
(Advokat G. Blom).

Et Skib, befragtet at indlaste efter Befragterens Bekvemmelighed med Afgang senest 10de Marts, meldes lasteklart 3die Februar, men tilendebringer Lastningen først 19de Marts. Rederiet kræver Liggedagspenge for 9 Dage og tilkjendes saadanne, idet Retten finder, at Befragteren, der i Februar kun leverede Last for 6 Dage, ikke har benyttet Lastetiden ordentlig, uagtet Skibet, hvis Lastedage efter Loven er 12, havde erholdt Last nogenlunde regelmæssig fra 1ste Marts af, og Lastningen efter denne Tid var forsinket. fordi Skib og Last ikke passede for hinanden. I Henhold til en tidligere Høiesteretsdom forkaster Retten en Frifindelsespaastand, bygget paa Certepartiklausulen: „For alle Krav — — paa Liggedagspenge — — har Føreren at holde sig til Ladningen og Modtagerne, og ikke til Afladeren, hvis Ansvarlighed ophører, saasnart Ladningen er skibet". Kapteinen havde optaget Protest 19de Marts men ikke tegnet Forbehold om Liggedagspenge paa Konnossementerne.

Ved Certeparti af 22de December 1897 bortfragtede Ths. S. Aschehoug i Fredrikshald ved Skibsmæglerfirmaet Camillo Eitzen & Co. hersteds, Barkskibet „Nora" til O. Parr & Co. og Lillestrøm Dampsag og Høvleri for en Reise fra Kristiania til Southampton med Spirer, Stik og Stager („Spars, Poles, Rickers") samt omkring 40—50 Standards høvlede Bord. Ifølge Certepartiet skulde Lastningen ske „efter Befragterens Bekvemmelighed" („according to charterers convenience"), hvorhos Fartøiets Afgangstid var fastsat til mellem 1ste og 10de Marts 1898. Certepartiet indeholder forøvrigt blandt andet en trykt Klausul, der i Oversættelse lyder saaledes: „For alle Krav angaaende Havari, Fragt, Dødfragt, Liggedagspenge overensstemmende med dette Certepartis Lydelse har Føreren at holde sig til Ladningen og Modtagerne deraf og ikke til Afladerne, hvis Ansvarlighed ophører, saasnart Ladningen er skibet".

Den 3die Februar 1898 blev „Nora" meldt lasteklart, hvorefter Lastningen begyndte den 8de Februar næstefter. Den paafølgende 18de Februar tilstillede Camillo Eitzen & Co. derpaa Ths. S. Aschehoug en Skrivelse (Bilag 2 ad 11) med Underret-

ning om, at Parr samme Dag havde meddelt Firmaet, at han ikke saa nogen Udvei til at faa „Nora“ lastet til 10de Marts, ligesom han heller ikke kunde sige, naar det vilde være muligt at faa det færdigt, og at han derfor havde bedet Firmaet om at spørge ham (Aschehoug) om, paa hvilke Betingelser han var villig til at annulere Certepartiet, eller om han i Tilfælde var villig til at antage anden Fragt fra Kristiania. Nogen Annullation af Certepartiet kom imidlertid ikke istand, og ved Lastetidens Udløb den 10de Marts nævnte Aar tilskrev Skibets Fører Charl. Hansen Firmaet O. Parr & Co. et Brev, hvis Indhold er saalydende:

„Jeg tillader mig herved at meddele Dem, at Lastedagene for mit førende Skib „Nora“ udløber idag, efter hvilken Tid jeg maa forbeholde mig Ret til Liggedagspenge ifølge Certepartiet“.

Den 14de Marts næstefter tilstillede Advokat G. Blom „Nora“s Fører og Rederi en Skrivelse (fremlagt i Gjenpart som Dok. ad 8), hvori han paa O. Parr & Co.s Vegne forbeholder sig at gjøre Erstatningsansvar gjældende mod dem i Anledning af den langsomme Lastning af Fartøiet.

„Nora“s Lastning blev først tilendebragt den 19de Marts 1898, og da Skibets Rederi anser O. Parr & Co. pligtig til at betale Overliggedagspenge for de 9 Dage, der er hengaaet efter den 10de samme Maaned, har det ved Sjøretsstævning af 24de September 1898 saggivet nævnte Firma og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet samme tilpligtet at betale Kr. 1279.80 med Renter fra Berammelsen og Søgsmaalsomkostninger. Med Hensyn til Paastandsbeløbet har Citantskabet oplyst, at „Nora“ har en Drægtighed af 474 Reg. Ton, og at 9 Overliggedage à 4 d. pr. Reg. Ton udgjør £ 71.2.0, der efter en Kurs af 18 udgjør Kr. 1279.80.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Citantskabet har fremlagt Protestdokument af 19de Marts 1898, ifølge hvilket „Nora“s ovennævnte Fører bemeldte Dag har ladet optage Notarialprotest, hvorunder han ligeoverfor O. Parr & Co. har reserveret sin og andre vedkommendes Ret til Overliggedagspenge m. v. Efter hvad Skibsfører Hansen har forklaret for Notarius begyndte O. Parr & Co. at levere Last til „Nora“ den 8de Februar 1898 og fortsatte hermed den 9de og og 10de samme Maaned, hvorefter Leverancen afbrødes til den 17de Februar næstefter, hvilken Dag ligesom den 18de og 19de Februar Lastning fandt Sted. Efter hvad Hansen videre har

forklaret for Notarius blev Leverancen derpaa atter afbrudt til 1ste Marts, fra hvilken Dag Lastningen fortsattes til den 19de samme Maaned Klokken 1 Eftermiddag, da den var tilendebragt. Af „Nora“s Journal, der først er bleven ført fra den 3die Marts 1898, da Styrmanden og Stuerten kom ombord, er der under Notarialforretningen fremlagt et Uddrag (Bilag ad 3) ifølge hvilket der den 4de, 5te, 7de, 8de, 9de og 10de Marts n. A. lastedes med 11 Mand, den 11te, 12te, 14de, 15de og 18de Marts med 12 Mand og den 16de og 17de Marts med 17 Mand, idet 5 af „Nora“s Mandskaber de 2 sidstnævnte Dage deltog i Lastningsarbeidet (den 6te og 13de Marts var Søndage).

Citantskabet har anført, at Lastningens Forsinkelse væsentlig er begrundet i den Omstændighed, at Indstævnte leverede sin Last paa en saadan Maade, at de til enhver Tid for Stuvningen nødvendige eller bekvemme Sorter og Dimensioner jevnlig manglede, hvilket bevirkede, dels at Skibet blev opholdt, og dels at det ved at maatte indtage den Last, som blev bragt frem, blev uhensigtsmæssigt stuvet, saaledes at Adgangen til Portene delvis spærredes og Stuvningen af den Grund forsinkedes.

Indstævnte har til Støtte for sin Frifindelsespaastand først og fremst paaberaabt, at Citantskabet ved den ovenfor citerede trykte Klausul i Certepartiet er afskaaret fra at gjøre noget Krav paa Overliggedagspenge gjældende mod Indstævnte, idet Ladningen er skibet, uden at Skipperen ved Paategning paa Konnossementet har taget noget Forbehold om Overliggedagspenge.

Citantskabet har med Hensyn til denne Indsigelse henvist til en i Retstidende for 1878, Pag. 184 ff., indtaget Høiesteretsdom samt anført, at der ved den optagne Notarialprotest, der er notificeret Afladeren, før Konnossementet blev underskrevet, er taget behørig Reservation betræffende det omprocederede Krav paa Overliggedagspenge.

Retten skal bemærke, at den i Henhold til den Opfatning, der er gjort gjældende i den af Citantskabet citerede Høiesteretsdom, ikke antager, at den omhandlede Indsigelse begrunder nogen Frifindelse for Indstævnte.

Indstævnte har endvidere til Støtte for sin Paastand anført, at „Nora“ har havt tilstrækkelig Last ved Siden til at blive færdigt den 10de Marts 1898, og at det alene skyldes Fartøiet, at det ikke blev færdiglastet inden nævnte Dag. Indstævnte har i saa Henseende fremholdt, at „Nora“, der, da intet andet særlig var vedtaget, efter Sjøfartslovens § 119 havde 12

Lastedage, ifølge Citantskabets egen Erkjendelse i Tidsrummet fra 3die Februar til 10de Marts 1898 havde Last ved Siden i tilsammen 15 Dage (6 Dage i Februar og 9 Dage i Marts), samt at der blev anvendt for lidet Mandskab til Lastningsarbeidet, og at Skibet paa Grund af sin uheldige Façon og Bygning var vanskeligt at bestuve. I sidstnævnte Henseende har Indstævnte gjort opmærksom paa, at Skibet under Lastningen sank saaledes, at det ikke bar Portene oppe, og at en Halvport derfor maatte lukkes, hvilken Omstændighed bevirkede, at man ikke kunde anbringe anden Last end Høvellasten og Smaalasten, og at denne sidste konsumeredes for tidligt. Indstævnte har endvidere anført, at den leverede Last var certepartimæssig, at Fartøiet fik Lasten tilsendt i den bedste Orden og meget hurtigere, end det kunde indtage samme, samt at han af Hensyn til sine Modtagere i England af al Magt søgte at paaskynde Lastningen, hvorfor han, da han skjønte, at Citantskabet benyttede for lidet Mandskab, den 1ste Marts gav Føreren fuld Frihed til for sin Regning at leie saa mange Extrasjouere han vilde, hvilket Tilbud Citantskabet dog ikke benyttede sig af før den 4de Marts, fra hvilken Dag der benyttedes 4 à 5 Extrasjouere, som Fører e har betalt mod Refusion hos Afladeren.

Citantskabet har anført, at „Nora" havde ligget oplagt i Kristiania siden Høsten 1897, og at der følgelig havde været fuld Adgang for Indstævnte til at undersøge, om Fartøiet vilde passe for den Last, som agtedes skibet med samme, ligesom Indstævnte i ethvert Fald burde have dirigeret sin Last saaledes, at den til enhver Tid bekvemmeste Last var bleven leveret. Citantskabet har videre anført, at der til Indlastning af den i Februar 1898 leverede Last benyttedes en Stuer og 7 Mand, en Mandskabsstyrke, der i og for sig var fuldt tilstrækkelig til at expedere bemeldte Last, som i sin Helhed var indlastet, før Martsleveringen paabegyndtes, men som var af saadanne Dimensioner, at Portene ved samme nedlastedes saaledes, at Adgangen til dem delvis spærredes. Hermed, og da Indstævnte forøvrigt havde ladet Tiden i Februar ganske ubenyttet, var Grunden til Forsinkelsen efter Citantskabets Mening allerede indtraadt, idet det, da Leveringen i Marts begyndte for Alvor, meget snart viste sig, at den gjenværende Tid, tiltrods for det tilsatte Stuermandskab og uagtet Skibsmandskabet i 2 Dage benyttedes til Hjælp, ikke vilde strække til. Citantskabet indrømmer vistnok, at der i Marts som oftest var tilstrækkelig Last ved Siden af

Skibet, men bemærker samtidigt, at bemeldte Last ikke var af de Dimensioner, som trængtes for at fylde Skibet eller som paa det Tidspunkt bekvemmelig kunde indtages gjennem Portene. At „Nora“ er behæftet med Mangler eller Særegenheder, der har medført Forsinkelser i Lastningen, har Citantskabet bestemt benægtet. Citantskabet har forøvrigt gjort opmærksom paa, at der den 3die Marts, da der ifølge den fremlagte Journaludskrift indlastedes høvlede Bord, ikke fandtes andet af Indstævntes Last ved Siden af Skibet end 7 à 8 svære Spirer, som laa igjen, og som ikke kunde komme ombord, samt at der den 10de Marts ikke paa Tomten fandtes Last for „Nora“, idet al den dengang leverede Last var indtaget, og al den senere indtagne Last saaledes er leveret i Overliggedagene.

Indstævntes Formand har som 1ste Kontravidne provet, at der ved Lastningen af „Nora“, som laa i Bøie paa Havnen, overensstemmende med Skik og Brug, fra først af blev leveret Smaalast, og derefter større Trær, idet der nu var Rum til disse, og det var den fordelagtigste Stuvning. Der havdes vistnok, ifølge Vidnets Udsagn, fremdeles Smaalast, men denne maatte tilbageholdes til Dækslast og Stuvning. Vidnet har videre forklaret, at der fortsattes med Indlastningen af større Trær, saalænge Skibets Lastningsforhold tillod, idet der selvfølgelig benyttedes fornøden Smaalast til Stuvning, og at der forefandtes tilstrækkelig Last til Fariøiet. Med Hensyn til „Nora“s Beskaffenhed har Vidnet provet, at Fartøiet paa Grund af den Maade, hvorpaa Portene er placeret, eller muligens paa Grund af dets Bygning i det Hele, ikke kan tage forholdsvis saa meget stor Last som vanligt, naar et Skib tager Spirer og Stik, og at Forskjellen i saa Henseende endog er overmaade stor. Vidnet har i denne Forbindelse oplyst, at den for „Nora“ bestemte Ladning bestod af forholdsvis noget mindre Spirer end vanligt, samt at usædvanligt meget af bemeldte Ladning var Smaalast. Vidnet troede, at Forholdet mellem større og mindre Last skulde være for „Nora“ som for andre Skibe, og saa først under Lastningen, at dette ikke blev Tilfældet.

Stuer Martin Pedersen har som 1ste Hovedvidne provet, at Lastningens Forsinkelse er begrundet i den Omstændighed, at „Nora“ maatte fyldes under Dæk med Spirer, idet der ideheletaget ikke fandtes mere Smaalast, end man høist tiltrængte, og at Skibet som Følge heraf sank saa dybt, at den underste Lem maatte sættes for Portene, saa at man blot kunde tage Lasten

ind gjennem den øverste Del. Vidnet har forøvrigt udtalt, at Fartøiet var særlig vanskelig at laste med saadan Last, som skulde indtages, fordi Lasten var for stor og Portene for smaa til den store Last. Hvis Lasten havde passet bedre til Skibet eller omvendt, antager Vidnet, at Indlastningen vilde have medtaget 14—16 Dage eller kanske mindre. Efter Vidnets Mening var 7 Mand tilstrækkeligt til Lastningsarbeidet.

Retten skal bemærke, at Certepartiets Bestemmelse om, at Lastningen skulde ske efter Befragterens Bekvemmelighed, og om, at Fartøiets Afgang skulde finde Sted senest den 10de Marts 1898, formentlig maa forstaaes saaledes, at Befragteren ikke skulde være bunden til de i Sjøfartslovens § 119 fastsatte Antal Liggedage, men at Lastetiden skulde løbe fra den Dag, da Skibet blev erklæret lasteklart, indtil den nævnte Datum. Da Fartøiet, som ovenfor anført, erklæredes lasteklart den 3die Februar 1898, har Befragteren altsaa havt Adgang til at laste i over en Maaned, og det skjønnes ikke rettere, end at han, saafremt denne Lastetid var bleven ordentlig benyttet, vilde have kunnet tilendebringe Lastningen til den 10de Marts samme Aar, selv om man gaar ud fra, at den til Lastningsarbeidet benyttede Mandskabsstyrke hele Tiden kun havde bestaaet af en Stuer og 7 Mand (kfr. 1ste Hovedvidnes Udsagn om, at 7 Mand „ansees at være tilstrækkeligt" til Skibets Lastning), samt forudsætter — hvad der efter de afgivne Vidneprov synes antageligt — at Fartøiets Beskaffenhed og Indretning gjorde det mindre skikket til Indlastning af saadan Last som den, der agtedes indlastet af Indstævnte. Efter det oplyste har Indstævnte imidlertid i Februar 1898 kun paa de ovennævnte 6 Dage (nemlig den 8de, 9de, 10de, 17de, 18de og 19de) leveret Last til „Nora", og da regelmæssig Leverance derpaa begyndte i Marts, var der allerede hengaaet saa stor Del af Lastetiden, at det, trods den forøgede Mandskabsstyrke, som efter det oplyste blev benyttet fra den 4de Marts, viste sig umuligt at blive færdig med Indlastningen til den fastsatte Dag. Retten antager saaledes, at den stedfundne Forsinkelse udelukkende er begrundet i den Omstændighed, at Indstævnte har ladet en saa stor Del af Lastningstiden som nysnævnt gaa ubenyttet hen, idet bemærkes, at det formentlig er uden Betydning, at Lastningen den 3die Marts forsinkedes en halv Dag derved, at Kapteinen lod optage Skjøn angaaende, hvorvidt den høvlede Last forsvarlig kunde lægges sammen med den runde. Det fremgaar ogsaa af Bilag 2 ad 11, at Indstævnte allerede

den 18de Februar 1898 havde meddelt Camillo Eitzen & Co., at han ikke saa nogen Udvei til at faa „Nora“ lastet til den 10de Marts næstefter, idet de Spirer, der skulde indlastes, og som laa paa forskjellige Steder i Skoven, paa Grund af Snemangel ikke kunde bringes ned til Jernbanen paa anden Maade end ved Hjælp af Vogne, ligesom Bilag 13 viser, at man den 24de Februar 1898 fremdeles mistvivlede om at faa Fartøiet lastet til fastsat Tid, uagtet der i de nærmest paafølgende Dage ventedes en hel Del Last ned, og Indstævnte med dette for Øie havde meddelt Camillo Eitzen & Co., at han vilde overlade Kapteinen at tage 5 à 6 Extrasjouere til Hjælp under Lastningsarbeidet.

Efter det anførte finder Retten, at Ansvaret for den stedfundne Forsinkelse med Hensyn til „Nora“s Indlastning udelukkende paahviler Indstævnte, og at denne følgelig maa tilpligtes at betale de paasøgte Overliggedagspenge, mod hvis Størrelse der ikke er fremsat nogen speciel Indsigelse.

Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Førstvoterende, som modtog Sagens Dokumenter til Votering den 11te April dette Aar, har ved Retsadministration samt ved Arbeide med Votering i ældre Sjøretssager og private Politiretssager været hindret fra tidligere at afgive sit Votum.

Thi kjendes for Ret:

O. Parr & Co. bør til „Nora“s Rederi betale de paasøgte 1279 — tolv Hundrede sytti ni — Kroner 80 — otti — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 26de September 1898 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

3die Juni 1900. *G. Bull.*

5te Juni 1900. *Thomas Bech.*

8de Juni 1900. *M. Saxlund.*

68.

Dom, afsagt af Faaborg Søret den 15de Juni 1900.

Konsul P. Nielsen som Mandatarius for Faaborg Byraads Gasværksudvalg

mod

Skibsfører A. M. Hansen af Skonnert „Niels“.
(Overretssagfører J. Jacobsen).

Et Kulcerteparti giver et Skib en Ladetid af 5 Kulværksarbejdsdage og derpaa 10 Overliggedage. Lastningen skulde ske „paa sædvanlig Maade efter Tur“ og *Ladedagene skulde begynde fra det Øjeblik, Skibet var klart ved passende Ladeplads.* Skibsføreren meldte sig hos Befragternes Agenter 25de Oktober, fik Ladekort, slæbtes op til Bøjen ved vedkommende Mines „Spout“ og meldte sig hos Minens „Staithman“ ladeklar 27de Oktober. Første Arbeidsdag derefter var Mandag den 30te Oktober, men Skibet kom først under Spouten og fik ladet 13de November. Befragterne nægtede at betale Overliggedagspenge under Anførsel af, at Føreren ikke efter den danske Sølovs § 114 havde opfordret Befragterne til at anvise ham Ladeplads, og ikke efter § 118 meldt dem, at han var klar til at laste. Ligeledes paastod Befragterne, at Liggedagene først kunde regnes fra det Øjeblik, Skibet var kommet under Spouten, idet dette var rette Ladeplads. Samtlige Indsigelser forkastedes af Retten, som kjendte Skibsføreren berettiget til de forlangte Overliggedagspenge for 10 Dage. Dommen berører ikke Spørgsmaalet, om Skibet blev forbigaaet i Tur under Spouten paa Grund af Forsømmelighed fra Befragternes Side med at have Lasten parat.

Ved et i Faaborg den 23de Oktober f. A. oprettet, af Citanten under nærværende Sag Konsul P. Nielsen sammesteds paa begge Parters Vegne underskrevet Certeparti, blev den af Indstævnte Skibsfører A. M. Hansen af Svendborg førte Skonnert „Niels“ af Svendborg, der opgaves at kunne indtage 180 Tons Kul, og som dengang daglig ventedes til Shields med Ladning, befragtet af Faaborg Gasværk til efter endt Losning i Shields uden Ophold hurtigst muligt at sejle til Ladepladsen ved Kulminen Pelaw Main Spout ved Floden Tyne og der indlade i 5 Kulværksarbejdsdage paa sædvanlig Maade efter Tur ved Kulstedet fra nævnte Befragteres Repræsentanter en fuld og komplet Ladning Gaskul og, efterat være saaledes ladet, afgaa til Faaborg og aflevere samme til nævnte Befragtere eller Befuldmægtigede. Foruden fornævnte 5 Kulværksarbejdsdage var der endvidere i

Certepartiet til Indladning indrømmet Befragteren 10 Overliggedage til £ 2 pr. Dag undtagen i Tilfælde af Mandskabs Strike, Jernbaneforsinkelse, Togstandsning, Uheld med Maskineriet eller anden Aarsag udenfor Befragters Kontrol. Lade- og Lossedage begynde fra det Øjeblik, Skibet er klart og ved passende Lade- og Lossepladser. I Ladehavnen skulde Skibet klareres ved Mæglerfirmaet d'Hrr. Nielsen, Andersen & Co. i Newcastle on Tyne.

Medens Indstævnte lossede i Shields, der ligeledes ligger ved Floden Tyne, fik han telegrafisk Meddelelse om den afsluttede Befragtningskontrakt og rejste straks den 25de Oktober op til Newcastle, hvor han meldte sig hos det fornævnte Mæglerfirma Nielsen, Andersen & Co., af hvilket der blev ham udleveret et Ladekort, der gav ham Ret til at erholde en Ladning Gaskul udleveret fra Pelaw Main Kulminen ved sammes Spout ɔ: Ladeslidsk ved Tynen. Efterat have erholdt dette Ladekort, rejste Indstævnte tilbage til Shields, hvorefter han, efter den 27de Oktober om Formiddagen at have tilendebragt Losningen af sit Skib, endnu samme Dag lod dette slæbe opad Floden til Pelaw Main Spout, hvor han samme Eftermiddag Kl. 3 afleverede Ladekortet til Minens Forstander ved Spouten den saakaldte Staithman, der forestaar Afladningen fra Minen, og meldte sig ladeklar til denne efter at have fortøjet sit Skib ved Spoutens Bøje. Idet Lørdag ikke er Arbejdsdag, kunde Indladningen først have taget sin Begyndelse Mandagen den 30te Oktober, men først den 13de November fik Indstævnte sit Skib bragt ind under Spouten og fik indladet, uagtet han i Mellemtiden gentagne Gange havde gjort Firmaet Nielsen, Andersen & Co. opmærksom paa, at han laa paa Overliggedage. Skibet indtog 185 Tons Gaskul, og herfor udstedte Indstævnte Konnossement, hvilket han i Overensstemmelse med Sølovens § 120 gav Paategning om, at Skibet havde tilgode for 10 Overliggedage ved Lastningen ved Pelaw Main. Ved Ankomsten til Faaborg meldte Indstævnte sig i Overensstemmelse med Certepartiet til Citanten, der straks gjorde Indsigelse imod at betale de paaløbne Overliggedagspenge for 10 Dage, idet han gjorde gældende, at Indstævnte skulde have fortabt Retten til Overliggedagspenge, fordi han hverken paa Ladepladsen havde stillet den i Søloven § 114 omhandlede Opfordring til Befragteren om at faa Ladeplads anvist efter hans Ankomst til Ladestedet eller havde givet Befragteren den i Sø-

lovens § 118 ommeldte Meddelelse om, at han var klar til at laste. Da Indstævnte under disse Omstændigheder vægrede sig ved at paabegynde Udlosningen, blev det omtvistede Beløb £ 20 eller 360 Kr. deponerede i Sydfyns Diskontobank i Faaborg, hvorefter Citanten, der under 30te November var bleven meddelt Fuldmagt af Faaborg Byraads Gasværksudvalg til som Mandatarius for samme ad Rettens Vej at indfordre det stillede Depositum, den 2den December næstefter ved Kongens Foged i Faaborg Købstad lod nedlægge Forbud overfor Indstævnte imod, at denne hævede det deponerede Beløb, hvilket Forbud samme Dag blev anmeldt for Banken. Under Sagen har derefter Citanten i sin fornævnte Egenskab som Mandatarius for Faaborg Byraads Gasværksudvalg paastaaet det nedlagte Forbud som lovligt gjort og forfulgt stadfæstet samt Indstævnte tilpligtet til at betale Omkostningerne ved Forbudsforretningen 42 Kr. 10 Øre og Sagens Omkostninger skadesløst.

Indstævnte har principalt paastaaet Sagen afvist og sig tillagt hos Citanten et klækkeligt Beløb i Kost og Tæring. Subsidiært har han paastaaet sig frifunden for Citantens Tiltale med Tillæg af Sagsomkostninger.

Hvad nu først angaar den nedlagte Afvisningspaastand, i hvilken Henseende Indstævnte har anført, at der formentlig ikke for Faaborg Byraads Gasværksudvalg saa lidt som for bemeldte Byraads øvrige Udvalg foreligger nogen Hjemmel til paa egen Haand uden Byraadets Sanktion at anlægge Retssager, skal det bemærkes, at dette vel er rigtigt, forsaavidt angaar de almindelige Tilfælde, idet saadan Hjemmel hverken udtrykkelig er givet eller forudsætningsvis kan udledes som en nødvendig Følge af de Beføjelser, der ere tillagte Udvalgene ved de herhen hørende Bestemmelser i den for Styrelsen af de kommunale Anliggender i Faaborg gældende Vedtægt, og navnlig kan Gasværksudvalget ikke af dets Beføjelse til at gøre Indkøb af de til Gasværkets Forbrug fornødne Kul udlede saadan Beføjelse, idet Sagsanlæg kan have langt videre rækkende Følger, saasom medføre Sagsomkostninger. Men i det foreliggende Tilfælde, i hvilket Beslutningen om Sagsanlæg paa Grund af Indstævntes umiddelbart forestaaende Afrejse fra Faaborg efter endt Udlosning, saa at der ikke var Tid til forud at indhente Byraadets Sanktion, kan det vel forsvares, at Gasværksudvalget efter Grundsætningerne om uanmodet Forretningsførelse paa egen Haand har anlagt

Sagen. Der findes saaledes ikke tilstrækkelig Grund til at tage den nedlagte Afvisningspaastand til Følge.

Hvad dernæst angaar Sagens Realitet, da ses det ikke, at der fra Indstævntes Side, som af Citanten forment, er udvist nogen Forsømmelighed overfor Citanten eller dennes Mandanter Faaborg Byraads Gasværksudvalg. Det er in confesso mellem Parterne, at Indstævnte i Newcastle og paa Ladestedet har henvendt sig til rette Vedkommende og faaet Kullene leverede af rette Vedkommende, nemlig Firmaet Nielsen, Andersen & Co. i Newcastle ved Kulminen Pelaw Main ved Tyne. Det er endvidere givet, at han har meldt sig paa rette Ladeplads, nemlig ved bemeldte Kulmines Spout. Der har saaledes formentlig ikke i de foreliggende Tilfælde været nogen Anvendelse for Bestemmelserne i Sølovens § 114, idet disse kun gælde for saadanne Tilfælde, i hvilke en Skipper er destineret til noget Sted uden at der sammesteds er anvist ham nogen bestemt Ladeplads, ikke derimod for Tilfælde som nærværende, i hvilket en bestemt Ladeplads nemlig ved Pelaw Main Minens Spout var angivet og anvist allerede i Certepartiet. Forsaavidt Citanten maatte have forment, at Skibet først havde naaet rette Ladeplads, naar det var indbragt under selve Spouten, da kan saadan Anskuelse ikke billiges, thi under Spouten kunde Skibet først henbringes. naar dets Tour til at laste var kommen, og Spørgsmaalet om Liggedage eller Overliggedage kunde under den Forudsætning aldeles ikke være bleven rejst, thi, saasnart Skibet kom under Spouten. blev det jo lastet med det samme. Det ses heller ikke, at Indstævnte skulde have gjort sig skyldig i nogen Overtrædelse af Bestemmelserne i Sølovens § 118. Ifølge den nævnte § begynde Liggedagene at løbe fra den første Søgnedags Morgen efterat Skibet paa behørig Lasteplads er færdigt til at laste og Skipperen derom har underrettet Afladeren. Derimod fordres det ikke i §en, at han tillige skal have derom underrettet Befragteren, og Indstævnte har saaledes i et og alt iagttaget Reglerne i bemeldte §, idet han efter, som foran anført, den 25de Oktober at have meldt sig hos det i Certepartiet bestemte Mæglerfirma Nielsen, Andersen & Co. i Newcastle og hos dette faaet Ladekort den 27de Oktober, meldte Skibet lasteklart paa Pelaw Main Minens Kontor hos Staithmanen, altsaa hos den, fra hvem Kullene skulde aflades. Ikke heller efter Certepartiet kunde videre fordres af Indstævnte, idet som ligeledes ovenfor anført, Ligge-

dagene ifølge dette skulde begynde, naar han var kommen til rette Ladeplads klar til Ladning. Det skal endelig ikke lades ubemærket, at, da Indstævnte ifølge Certepartiet skulde indlade Kullene fra Befragternes Repræsentanter, og Kullene uimodsagt ere modtagne fra rette Vedkommende, nemlig Firmaet Nielsen, Andersen & Co. i Newcastle, maa dette Firma, uagtet saadant ikke udtrykkeligt er udtalt i Certepartiet, være de Repræsentanter for Befragterne, til hvilket der er sigtet i Certepartiet, og det er under Sagen tilstrækkeligt oplyst, at Indstævnte, som af ham anbragt, gentagne Gange har henledet bemeldte Firmas Opmærksomhed paa, at han laa paa Overliggedage, og at Indladningen burde søges paaskyndet, og en Henvendelse tillige til Befragterne har saaledes formentlig fra ingen Side set kunnet fordres af Indstævnte. Efter det anførte, maa der saaledes gives Indstævnte Medhold i, at Liggedagene, da Lørdag ikke paa Stedet er Arbeidsdag, have taget deres Begyndelse Mandag Morgen den 30te November f. A. Da der ikke heller iøvrigt skønnes at kunne lægges Indstævnte noget til Last med Hensyn til Indladningen af Kullene, idet Indladningen straks paabegyndtes, saasnart Indstævnte efter sin Tur var bragt hen under Spouten, skønnes det ikke rettere, end at Citantens Vægring mod at betale ham de af ham fordrede Overliggedagspenge, har været ubeføjet.

Som Følge af det anførte maa Indstævnte blive at frifinde for Citantens Tiltale i Sagen, og det af Citanten den 2den December f. A. ved Kongens Foged overfor Indstævnte nedlagte Forbud som ulovmedholdeligt blive at ophæve, hvorhos Citanten maa blive at tilpligte til at erstatte Indstævnte Sagens Omkostninger med 50 Kr.

Under Sagen foreligger ingen Overtrædelse af Stempellovgivningen.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Føreren af Skonnerten „Niels“ af Svendborg, Skibsfører A. M. Hansen af Svendborg, bør for Tiltale af Citanten, Konsul P. Nielsen af Faaborg som Mandatarius for Faaborgs Byraads Gasværksudvalg i denne Sag fri at være. Det af Citanten den 2den December f. A. ved Kongens Foged

i Faaborg overfor Indstævnte nedlagte Forbud imod, at denne hæver det Beløb af 360 Kr., der i Sydfyns Diskontobank i Faaborg er deponeret Indstævnte til Sikkerhed for de i Sagen ommeldte af ham fordrede Overliggedagspenge £ 2 bør være ophævet. Sagens Omkostninger erstatter Citanten Indstævnte med 50 Kr.

Det idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

S. Damkier. Fr. Lindberg. N. Hansen.

NORGES SJOFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 20	Aargang I	1900

69.

Dom, afsagt af Trondhjems Sjøret den 30te Mai 1900.

Jenssen & Co., Trondhjem
(Overretssagfører Bergersen)
mod
M. H. Lundgreens Enke.
(Overretssagfører Klingenberg).

Et Trondhjemsfirma kjøber i Minneapolis et Parti Mel, der sendes via Hamburg under gjennemgaaende Konnossement udstedt til Sælgeren og oversendt Kjøberen, lydende paa Minneapolis—Trondhjem. Ved Omlastning i Hamburg fra Hamburg-Amerikaliniens Skib til et af det Nordenfjeldske Dampskibsselskabs Skibe, udsteder sidstnævnte til førstnævntes Speditør nyt Konnossement. Da det norske Skib kun vil udlevere Melet mod sit eget Konnossement, kræver Amerikaliniens Repræsentant i Trondhjem, at Kjøberen først skal indløse dette mod Kvittering af Originalkonnossementet og Betaling af Fragten, men ansees af Retten pligtig til at besørge Melet udleveret mod Originalkonnossementet og Fragtbeløbet.

Høsten 1899 kjøbte Firmaet Jenssen & Co. af Pillsbury Washburn Flour Mills Co. limited i Minneapolis et Parti Mel paa 75 Sække og 75 Cwt. Transporten fra Minneapolis til Trondhjem overtoges af Transportkompagniet „The Western Transit Company“. I Henhold til Konnossementet, dateret Minneapolis 11te Oktober 1899, skal Melpartiet først sendes til Philadelfia og dernæst pr. Hamburg-Amerikalinien til Havn B.-Hamburg „and to be there delivered to above consignees or to another carrier on the route to destination if consigned beyond said port (B.)“

Konnossementet er udstedt til Sælgerens Ordre og lyder paa Minneapolis—Trondhjem. Fra Philadelfia fragtedes Melet af Hamburg-Amerikalinien til Hamburg, hvor det omlastedes i det Nordenfjeldske Dampskibsselskabs Skib „Kong Magnus", hvis Kaptein udstedte Konnossementet for Modtagelsen til Hamburg-Amerikaliniens Speditionsafdeling. Under 5te Januar d. A. tilskrev Lundgreens Enke, som Hamburg-Amerikaliniens Repræsentant, Jenssen & Co. om, at Melet ankommer med „Kong Magnus", og at dette Firma kan erholde endosseret Hamburgerkonnossement hos førstnævnte — M. H. Lundgreens Enke — mod Aflevering af kvitteret Originalkonnossement og Betaling af Fragten. Jenssen & Co. vilde imidlertid ikke gaa med herpaa. De forlangte Melet udleveret kun mod Forevisning af det amerikanske Konnossement og Betaling af Fragten. M. H. Lundgreens Enke fastholdt imidlertid sit, hvorefter nærværende Sag anlagdes.

Melet er oplosset paa Nordenfjeldske Dampskibsselskabs Pakhus, og nægter Selskabet at udlevere dette uden mod sit eget Konnossement. Efter Stævningens Udtagelse og Forkyndelse tilbød Indstævnte, M. H. Lundgreens Enke, at give Udleveringsordre mod Deposition af det amerikanske Konnossement og Fragtbeløb. Dette Tilbud gjentoges under Forligsbehandlingen. Citantskabet, Jenssen & Co., har imidlertid ikke været villig til at indgaa herpaa. Citantskabet paastaar sig ogsaa at have lidt Tab ved Afsavn af Melet, der forlængst er solgt, og forbeholder det sig at gjøre dette Tab ligesom den eventuelle Skade og Værdiforringelse, Melet maatte have lidt, gjældende til Likvidation i Fragtefterkravet.

Det nedlægger Paastand paa, at Indstævnte under en tilstrækkelig løbende Mulkt til Trondhjems Fattigkasse tilpligtes at besørge det omtvistede Melparti udleveret til Citantskabet som Indehaver af det gjennemgaaende amerikanske Konnossement mod dettes Udleverelse i kvitteret Stand og mod Betaling af den Partiet paahvilende Fragt, samt at Indstævnte tilpligtes at betale Citantskabet Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstævntes Bekostning for ethvert Tab Citantskabet har lidt ved at forholdes Melet fra dets Ankomst hid den 5te Januar 1900 (derunder indbefattet foruden Afsavn ogsaa al Skade og Værdiforringelse, Melet idethele viser sig at have lidt).

At Indstævnte tilpligtes at betale Sagens Omkostninger.

Indstævnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger. Det amerikanske Konnossement er ikke gjennem-

gaaende, og hvad Hamburg-Amerikalinien har havt med Melpartiet at gjøre er kun efter Overenskomst med det originale Konnossements Udsteder at føre Melpartiet fra Philadelfia til Hamburg og der aflevere det eller overlevere det til en ny Ladningsfører, som vil paatage sig at bringe Varen til Trondhjem.

Dette er skeet, idet Hamburg-Amerikalinien har modtaget rent Konnossement paa Varen fra Nordenfjeldske Dampskibsselskabs Skib „Kong Magnus".

Indstævnte benægter, at Citantskabet har lidt noget Tab, og at Varen forlængst er solgt. Ihvertfald har han kun handlet efter Ordre, og dette fritager for Erstatning.

Under Proceduren har Parterne omhandlet flere Retsafgjørelser. Ingen af dem er imidlertid afgjørende for nærværende Sag.

Retten finder det ikke tvivlsomt, at det oprindelige Konnossement, udstedt i Minneapolis, er et gjennemgaaende Konnossement, og kan Indstævnte ikke gives Medhold i, at Citantskabet skal udlevere dette til Indstævnte mod at faa igjen det Konnossement, som er udstedt af „Kong Magnus's" Kaptein, „Hamburgerkonnossementet", for derved at faa Adgang til at erholde Varerne udleveret.

Hvis man skulde give Indstævnte Medhold i, at Hamburg-Amerikalinien, som hvis Repræsentant dette Firma er stævnet, intet andet havde med Varerne at bestille end at levere dem til en Ladningsfører i Hamburg, der var villig til at bringe dem videre til sit Bestemmelsessted, og saa forøvrigt intet mere skulde have med dem at skaffe, saa sees det ikke, med hvilken Ret Indstævnte idethele sidder inde med Hamburgerkonnossementet. Dette skulde da rettelig været sendt den, der var Eier af Varerne, hvad Citantskabet uomtvistet er — enten direkte, eller om saa var, gjennem sin herværende Repræsentant. Naar imidlertid Indstævnte sender Underretning om, at Melet kommer og Hamburgerkonnossementet var der, og Firmaet forlanger Legitimation gjennem Deposition eller Udlevering af det gjennemgaaende Konnossement og Fragtbeløbet, saa maa dette være, fordi det fremdeles anser sig for at være den, der har med Varen at bestille, og at Hamburg-Amerikalinien kun anser Nordenfjeldske som optrædende paa sine Vegne.

Retten finder imidlertid, ogsaa naar dette Synspunkt lægges til Grund, at maatte komme til det Resultat, at Hamburg-Amerikalinien maa være forpligtet til at udlevere Hamburgerkonnossementet eller paa anden Maade sørge for, at Varen bliver

udleveret til den, der legitimerer sig ved Forevisning af det gjennemgaaende Konnossement og betaler Fragten. Det almindelige er jo, at Varen udleveres mod Forevisning af Konnossementet for samme, og var det Hamburg-Amerikalinien, der sad inde med Varen, vilde jo denne under almindelige Forhold blive udleveret mod Forevisning af Konnossementet. Nu nægter imidlertid Nordenfjeldske at udlevere Melet uden mod sit eget Konnossement, som Indstævnte sidder inde med. Om dette sker efter Indstævntes Ordre eller ei, er ligegyldigt, men Indstævnte maa, naar saa er Tilfældet, og Firmaet ikke gjør noget selvstændigt Krav paa Varen, enten skaffe Citanten denne eller sørge for, at han selv kan faa den udleveret. Om Nordenfjeldske har kjendt til om og betragtet Varerne som Gjennemgangsvarer eller ei, er ligegyldigt, al den Stund Sag ikke er anlagt mod dette Selskab.

Spørgsmaalet bliver dernæst, om hvorvidt det kan gjøre nogen Forandring heri, at Indstævnte har tilbudt at give Udleveringsordre, mod at Fragtbeløbet og det amerikanske Konnossement deponeredes. Deposition maatte her finde Sted af den i Sjøfartslovens § 129 anførte Grund. § 155 kan nemlig ikke finde Anvendelse, da Citantskabet uimodsagt har anført, at det har tilbudt Betaling af Fragten. Men den, som sidder inde med Varerne, maa være den, som kan forlange Kvittering for samme.

Havde Indstævnte i Kraft af Hamburgerkonnossementet gjort selvstændigt Krav gjældende og faaet sig Varen udleveret, vilde kanske Sagen stillet sig anderledes, naar Citanten i Henhold til det gjennemgaaende Konnossement igjen havde paastaaet sig Varerne udleveret af Indstævnte, men naar Nordenfjeldske ikke vil udlevere Melet uden mod sit eget Konnossement, og Citantskabet altsaa maa enten selv skaffe sig dette Konnossement ihænde eller faa Indstævnte til at udlevere det til Nordenfjeldske i kvitteret Stand, saa stiller Sagen sig anderledes.

At Citantskabet har lidt noget Tab, er der ikke skaffet saadan Sandsynlighed for, at Indstævnte under nærværende Sag kan ilægges noget Erstatningsansvar. Hvad Udleveringen af Melpartiet angaar, vil imidlertid Citantskabets Paastand tages tilfølge i den Form, den foreligger. Indstævnte vil nemlig ved Hjælp af Hamburgerkonnossementet kunne opfylde denne.

Processens Omkostninger ophæves.

Arbeide med tidligere optagne Domme og andre Embedsforretninger har hindret Sagens tidligere Paadømmelse.

Thi kjendes for Ret.

Indstævnte, M. H. Lundgreens Enke, bør under en løbende Mulkt af Kr. 30 — tredive — Kroner til Trondhjems Fattigkasse for hver Dag Firmaet sidder denne Dom overhørig, besørge det med Nordenfjeldske Dampskibsselskabs Skib „Kong Magnus“ fra Hamburg til Jenssen & Co. ankomne og under 5te Januar d. A. omskrevne Melparti paa 75 Sække og 75 Cwt. udleveret til Citantskabet Jenssen & Co. som Indehaver af det amerikanske gjennemgaaende Konnossement mod dettes Indleverelse i kvitteret Stand og mod Betaling af den Partiet paahvilende Fragt.

Forøvrigt bør Indstævnte for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkomme inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Morten Pedersen. *H. Geelmuyden.* *Hans J. Bauck.*
kst.

70.

Dom, afsagt af Christiania Sjøret den 23de Mai 1900.

Dampskibet „Nor“s Rederi
(Advokat G. Blom)

mod

Bark „Gustav Adolf“s Rederi
(Advokat F. M. Bugge).

Et Seilskib driver i saa stille Veir, at det har mistet Styringen med Strømmen, indover i Nærheden af et Rev. Medens det prøver at varpe sig udover, passerer en Buxerbaad med en Lægter paa Slæb. Buxerbaaden slipper Lægteren og haler i kort Tid Seilskibet ud i aabent Farvand. Buxerbaaden havde først forlangt Kr. 500 for Arbeidet, men man blev før Slæbningen enige om at henskyde Ansættelsen af Vederlaget til Sjøretsskjøn. Buxerbaadens Rederi paastod Slæbningen betragtet som Bjergning; men Retten fandt Slæbningen kun at være Assistance og tilkjendte et Vederlag af Kr. 1000 under Hensyn til, at Seilskibets Stilling var meget vanskelig, saa at det ved Vindforandring let kunde være kommet i Nødstilstand, og under Hensyn til det Ansvar, Buxerbaaden udsatte sig for ved at slippe Lægteren. Værdien af Seilskibet var Kr. 56,000, af dets Ladning Kr. 11,700.

Med Tønsberg som Bestemmelsessted afgik Dampskibet „Nor“ den 20de Januar 1900 til Vallø med Lægteren „Ny Granada“, der var lastet med Mursten, paa Slæb. I Farvandet mellem Rauer og nordre Missingen opdagede man fra „Nor“ et Skib, som var i Drift mod Revet, som strækker sig sydover fra Fuglehuk, hvorpaa Dampskibet efter Overenskomst med Lægterens Fører slap Lægteren løs, og nærmede sig til det omtalte Skib, som viste sig at være Bark „Gustav Adolf“, der var paa Reise til Christiania med en Ladning Cokes ombord, og som havde ude et Varpanker, der dog ikke holdt Skibet fast. Efterat „Nor“s og „Gustav Adolf“s Førere var blevet enige om, at „Nor“ mod en ved Skibsskjøn fastsættendes Godtgjørelse skulde tage „Gustav Adolf“ ud paa aabent Farvand, lykkedes det derpaa „Nor“ efter en kort Stunds Forløb at slæbe Barkskibet ud i klart Farvand. Under Paaberaab af, at „Gustav Adolf“ ved Leiligheden befandt sig i en Nødstilstand, hvoraf den umulig vilde kunne slippe ud af egen Hjælp, og at der saaledes foreligger et Bjergningstilfælde, har „Nor“s Rederi ved Sjøretsstævning af 10de Februar 1900 saggivet Bark „Gustav Adolf“s Rederi ved sammes Fører Kaptein Aanonsen, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet Indstævnte tilpligtet at betale en ved Sjørettens Skjøn fastsat Bjergeløn med Renter fra Sagens Berammelse og Sagsomkostninger.

Indstævnte, der hævder, at der paa ingen Maade kan siges at foreligge Bjergningstilfælde, har paastaaet sig frifundet for Citantskabets Tiltale mod til samme at betale en passende Sum for ydet Assistance, samt sig tilkjendt Sagsomkostninger.

Med Hensyn til Bark „Gustav Adolf“s Værdi er det oplyst, at Skibets Veritastaxt er Kr. 56,000 (den har Klasse „A 2*“), hvorhos det med Hensyn til Værdien af bemeldte Fartøis Ladning ved Leiligheden er oplyst, at Samme var forsikret i Sjøforsikringsselskabet „Poseidon“ for Kr. 11,700.

Ifølge et fremlagt Uddrag af „Gustav Adolf“s Journal afseilede nævnte Fartøi den 17de Januar d. A. fra Mandal, hvortil det den 10de Januar næstfør var kommen ind paa Grund af Storm og Modvind, hvorefter det den 19de s. M. fik Lods ombord til Christiania. Med Hensyn til det, der passerede den 20de Januar, indeholder Journaludskriften følgende:

„Kl. 3¾ Morgen fik Færder i NV. til N. og styrede Kursen igjennem Fjorden med sydlig Vind og høi Sjø. Vinden løiede efterhaanden af og gik nordlig med tyk Taageluft, men klarede

strax af igjen. Holdt krydsende efter Lodsens Kommando op Fjorden og vendte omtrent Kl. $10^1/_2$ Form. under Vestlandet og stod østover, men Vinden løiede af og blev stille med svær Sjø og stærk Strøm ind Fjorden. Dette satte Skibet op imod Fuglehukskjærene. Et Varp blev sat ud, men det dræggede med. Idetsamme kom Tougbaaden „Nor", der saa, at Skibet var i en farlig Stilling. Lods og Kaptein paasaa det nødvendige i, at den tog Skibet klar af Skjærene, da det var umuligt at komme Seil med sydlig Vind, som da kom. Nævnte Baad tog da Skibet ud i Farvandet imod Sjørettens Skjøn".

Efter de af 1ste og 2det Hovedvidne (henholdsvis „Gustav Adolf"s Styrmand og Stuert) afgivne Prov var det ved „Nor"s Tilstedekomst saa stille, at „Gustav Adolf" ikke havde Styring, men laa og drev, uagtet alle Seil var sat, hvorhos der under Slæbningen opstod en Bris af Syd. 6te Hovedvidne (den fungerende Lods ombord i „Gustav Adolf") har provet, at der ved Leiligheden var „en liden Aning af sydlig Vind". Samtlige 3 nævnte Vidner tilligemed 4de og 5te Hovedvidne (henholdsvis „Nor"s Maskinist og Styrmand) har udtalt, at der var endel nordgaaende Strøm, der efter hvad 6te Hovedvidne antager, havde en Mils Fart i Vagten. Med Hensyn til det udkastede Varpanker har 1ste, 2det og 6te Hovedvidne provet, at samme virkede saaledes, at Skibet svingede op mod Vind og Strøm, hvorhos 1ste Hovedvidne har oplyst, at det lykkedes „Gustav Adolf" at faa op bemeldte Varpanker forinden „Nor" paabegyndte Slæbningen, der ifølge 4de og 5te Vidnes Udsagn medtog vel $^1/_4$ Time, og som efter 1ste Hovedvidnes Mening ikke var forbundet med nogen Anstrængelse for „Nor". Ifølge 4de og 5te Hovedvidnes Prov gik „Nor" under Buxeringen efter Lodsens Ordre ret sydover for at gaa klar af et Skjær, der befandt sig paa „Gustav Adolf"s Bagbordsside.

Med Hensyn til sidstnævnte Skibs Stilling forøvrigt ved „Nor"s Tilstedekomst har 6te Hovedvidne provet, at det laa „saa nær ved Braattet som muligt, naar Skibet skulde ligge flot", og at det efter Vidnets Mening neppe ved egen Hjælp kunde have klaret sig ud af Situationen paa anden Maade end ved at seile nordover mellem Skjærene, hvilket sidste Vidnet imidlertid ikke turde indlade sig paa, da der ikke er opmærket noget Farvand sammesteds, og Vidnet desuden mangler personligt Kjendskab til Farvandet. Vidnet ansaa det vistnok ikke umuligt, at „Gustav Adolf" kunde have varpet sig ud sydover, men han anser det

meget tvivlsomt, om dette kunde have lykkes, specielt hvis Vinden havde øget paa. Efter hvad 6te Hovedvidne har provet, var „Gustav Adolf“s Undladelse af at udkaste sit store Anker ved Leiligheden begrundet i, at man fik Øie paa „Nor“, i hvilken Henseende Vidnet har fremholdt, at man, henseet til at Dybden paa Stedet var 32 Favne, i Tilfælde var bange for at miste nævnte Anker tilligemed mindst 45 Favne Kjætting, naar Skibet atter skulde forlade Stedet. Nævnte Vidne har fremdeles fremholdt, at „Gustav Adolf“ hvis det havde ligget tilankers paa det omhandlede Sted med 45 Favnes Kjætting, vilde have skuret Grunden, saafremt Vinden havde dreiet 4 Streger (vestlig). Vidnet har i sin Almindelighed udtalt, at „Gustav Adolf“ laa under vanskelige Omstændigheder, og at der efter hans Mening kunde indtræde Nødstilstand for Fartøiet, men at han ikke fandt, at der var nogen Nødstilstand tilstede.

I sidstnævnte Retning har ogsaa 1ste og 2det Hovedvidne udtalt sig, idet de begge har provet, at „Gustav Adolf“ efter deres Formening ved egen Hjælp vilde have kunnet klare sig ud af den kritiske Situation, hvori det befandt sig ved „Nor“s Tilstedekomst. 1ste Hovedvidne har særskilt udtalt, at der efter hans Opfatning ikke var nogen Fare forhaanden ved Leiligheden, og at „Gustav Adolf“ antagelig hele Dagen uden Fare kunde forblevet i den Stilling, hvori Skibet befandt sig.

I Modsætning til 1ste, 2det og 6te Hovedvidnes senest refererede Udsagn har 4de og 5te Hovedvidne udtalt, at der efter deres Mening foreligger et Bjergningstilfælde. 4de Hovedvidne har i saa Henseende anført, at han ikke tror, at „Gustav Adolf“ ved egen Hjælp havde kunnet klare sig ud af den kritiske Situation, hvori det befandt sig ved „Nor“s Tilstedekomst, medmindre Vinden strax var sprunget nordlig, i hvilket Tilfælde Fartøiet kunde have seilet ud, samt at nævnte Skibs Lods senere har fortalt ham, at det lille Anker, som Skibet havde ude, ikke kunde holde det, og at det store Anker ikke kunde udkastes uden at man resikerede, at Fartøiet svaiede ind paa Grund. 5te Hovedvidne har ogsaa udtalt, at „Gustav Adolf“ efter hans Mening ikke kunde være kommen ud ved egen Hjælp, hvorfor han har tillagt, at han ikke er sikker paa, at det vilde være kommen ud, selv om Vinden strax var sprunget over til nordlig. Efter sidstnævnte Vidnes Mening vilde det have været resikabelt for „Gustav Adolf“ at ankre op der, hvor det laa, saafremt Vinden var sprunget om, eller der var bleven mere Sjø, og

Vidnet tror, at det vilde have været resikabelt selv under Forudsætning af, at Forholdene havde vedblevet at være som de var.

Det er ved de afgivne Vidneprov oplyst, at „Nor“s Kaptein, da begge Fartøier havde begyndt at nærme sig til hinanden, paa Foranledning forlangte Kr. 500 for at trække „Gustav Adolf“ klar, og umiddelbart efter foreslog, at Betalingen skulde fastsættes ved Sjøretsskjøn, hvilket sidste Tilbud blev antaget af „Gustav Adolf“. Saavel 4de som 5te Hovedvidne har provet, at „Nor“s Kaptein ved Leiligheden udtalte, at „Gustav Adolf“ laa stygt til, og at han maatte have sig ordentlig betalt, og 6te Hovedvidne har forklaret sig i Overensstemmelse hermed, idet Vidnet hørte „Nor“s Kaptein sige, at „Gustav Adolf“ laa under vanskelige Omstændigheder, og at han ikke kunde lade sig nøie med almindelig Buxeringsbetaling.

Retten skal bemærke, at den efter de foreliggende Bevisligheder ikke finder, at „Gustav Adolf“ ved den omhandlede Leilighed var stedt i Nødstilstand, hvori det ikke kunde hjælpe sig selv, og at den følgelig ikke antager, at der her foreligger et Bjergningstilfælde. Retten lægger i saa Henseende særlig Vegt paa de af 1ste, 2det og 6te Hovedvidne afgivne Prov, som den ikke anser afsvækkede ved 4de og 5te Hovedvidnes Udsagn. Nogen Bjergeløn vil altsaa ikke blive at tilkjende, hvorimod Indstævnte i Henhold til sin Paastand maa tilpligtes at betale Citantskabet en Godtgjørelse for den under de for „Gustav Adolf“ forhaandenværende farefulde Omstændigheder ydede Buxeringsassistance, hvilken Godtgjørelse efter Rettens Mening bør fastsættes til Kr. 1000, i hvilken Henseende bemærkes, at det af „Nor“s Fører fra først af fremsatte, uakcepterede Tilbud om at udføre Slæbningen for Kr. 500, ikke antages at medføre, at man er afskaaret fra at fastsætte Buxeringsgodtgjørelsen til et høiere Beløb end det sidstnævnte. Ved Godtgjørelsens Fastsættelse har Retten taget væsentlig Hensyn, foruden til „Gustav Adolf“s og dets Ladnings Værdi, tillige til den Omstændighed, at sidstnævnte Skib ved „Nor“s Tilstedekomst befandt sig i en meget vanskelig Stilling, og at det i Tilfælde af uheldig Vindforandring lettelig kunde være kommen i Nødstilstand, samt til det store Ansvar, som „Nor“ udsatte sig for ved at overlade den Lægter, som den havde paa Slæb, til sig selv.

Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Førstnævnte, der modtog Sagens Dokumenter den 28de April d. A., har ved Retsadministration og Arbeide med Votering i ældre private Politiretssager og Sjøretssager været hindret fra tidligere at afgive sit Votum.

Thi kjendes for Ret:

Bark „Gustav Adolf"s Rederi ved Føreren, Kaptein Aanonsen, bør til Dampskibet „Nor"s Rederi for dettes Assistance ved Buxering under for Skibet farefulde Omstændigheder betale 1000 — et Tusinde — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 10de Februar 1900 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

21de Mai 1900. *G. Bull.*

Enig.
23de Mai 1900. *W. Grønstad.*

Enig.
23de Mai 1900. *C. Zernichow.*

71.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 12te Mai 1900.

Jakobsen og Karlsen
(Sagfører Ryen)

mod

Indre Nordhordlands Dampskibsselskab
(Sagfører Holme).

To Noteiere kræver Erstatning af et Dampskibsselskab for en Not, der angivelig er skaaret itu af et af Selskabets Skibe. Selskabet frifindes, da et Erstatningsansvar maatte være betinget baade af, at Skaden var forvoldt af Skibet, og af at den skyldtes en Skibets Vedkommende tilregnelig Uagtsomhed, medens Sagsøgerne ikke engang antoges at have skaffet tilstrækkeligt Bevis for, at Skibet havde ødelagt Noten. Intet af Vidnerne havde seet, at Dampskibet skar Noten istykker, og den Mulighed antages ikke udelukket, at Strøm kunde have ødelagt den. Paastand om Afvisning fra Sjøret var ikke fremsat.

Nærværende Sjøretssag er anlagt af Herman Jakobsen og Nils Karlsen mod Indre Nordhordlands Dampskibsselskab til Indtale af Kr. 200 med Renter og Sagsomkostninger. Sagsøgerne anfører

i Stævningen, at da det Indstævnte tilhørende Dampskib „Johan Jebsen“ under 20de Juli 1899 passerede Jamnenæsset ved Vaxdal blev en ved dette Næs staaende Kilenot totalt ødelagt, idet Skibet angivelig ved Skyld fra sammes Skippers eller Mandskabs Side førtes saa nær Noten, at samme berørtes af nævnte Dampskib. Indstævnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger under Benægtelse af, at Dampskibet har været an i eller paa nogen Maade berørt omhandlede Not. Citanten søger Beviset for Indstævntes Ansvar i de 5 afhørte Hovedvidners Prov, der i det Væsentlige er af følgende Indhold: 1ste Hovedvidne stod den paagjældende Dag, da „Johan Jebsen“ passerede Jamnenæsset, paa Herman Jakobsens Brygge ved Vaxdal. Han bevidner, at Noten var hel, forinden Dampskibet kom og at den laa i samme Stilling som ellers. Derimod gik Dampskibet den Dag nærmere Noten end sædvanlig, hvad Vidnet ogsaa ytrede til Jakobsen. Vidnet saa ikke, at Dampskibet var borte i Noten, men han tror dog dette, siger Vidnet, maa have været Tilfældet med Propellen uden at Vidnet har seet det. Efterat Skibet var passeret, trak Noten sig sammen. Flaaerne blev paa flere Steder trukne under Vand, og heraf slutter Vidnet, at Skibet maa have været borte i Noten. 2det Hovedvidne fulgte efter Opfordring Herman Jakobsen ud til Noten en halv à en Time, efterat Skibet havde passeret. Det viste sig, at den var skaaret istykker paa flere Steder. Vidnet svarer bekræftende paa Spørgsmaal om den var totalt ødelagt, idet Kabelen af dobbelt $^3/_4$" Taug var afslidt paa 2 Steder paa Udsiden, og tilføier, at endel af Noten ogsaa var bortrevet. Skaden *kunde* have været bevirket af Strøm og Vind, hvis saadan havde været, men Vidnet prover — og heri er samtlige Hovedvidner enige — at der ved Leiligheden var klart og fint Veir og ingen eller kun en Bagatel af Strøm. Vidnet tror, at Skibets Propel er kommen an i Noten og har ødelagt den. I Overensstemmelse med 2det Hovedvidne har 3die Hovedvidne forklaret sig med Tilføiende, idet Vidnet bekræfter, at stærk Strøm kunde have ødelagt Noten, at saadant dog ikke har hændt paa omhandlede Sted, saavidt Vidnet ved.

4de Hovedvidne, der paa omhandlede Tidspunkt var Matros ombord paa „Johan Jebsen“ og ved Anledningen stod tilrors, har svaret bekræftende paa følgende Spørgsmaal: Om Vidnet modtog Ordre fra Kaptein Samuelsen, der stod ved Vidnets Side, med Hensyn til Styringen, — om Noten var hel, da Skibet lagde til Bryggen, — om den var i to Dele, da Skibet havde passeret

Notens sidste Kagge, — om Skibet gik ud fra Bryggen med fuld Fart agterover, derpaa fuld Fart forover, hvorefter Roret blev lagt til Styrbord, da Skibet befandt sig midt for Fiskerummet mellem 1ste og 2den Kagge, — om Mandskabet talte sig mellem om Noten var istykker, efterat Skibet var passeret, og om Skibet efter Vidnets Formening gik nærmere Noten den Dag end vanlig. Endelig har Vidnet paa Foranledning tillagt, at han ikke saa, at Skibet var borte i Noten.

5te Hovedvidne har foruden at bekræfte de øvrige Hovedvidners Udsagn om Strømforholdet den paagjælgende Dag, forklaret. at det efter Vidnets Mening let kunde undgaa Opmærksomheden, om Skibets Propel kom an i Noten og har begrundet dette nærmere. En Not, som den paagjældende ligger, siger Vidnet, 3 eller vel 3 Favne dybt under Vandfladen. Indstævnte har ført 3 Mand af „Johan Jebsen"s Besætning som Vidner. Disse har provet, at de ved Anledningen lagde Mærke til den paagjældende Not og har bevidnet, at Skibet ikke berørte Noten, idet det var ca. 6 à 8 Favne fra den, og ikke denne Dag var Noten nærmere end det ofte tidligere havde været (1ste og 2det Kontravidne). Der var ingen Tale blandt Mandskabet ombord, efterat Skibet havde passeret Noten, om at dette havde været an i den og ødelagt den. Samtlige Vidner er derhos enige om, at Strømforholdene var stride. 2det Kontravidne har i Forbindelse hermed forklaret sig om en Samtale, han ved Anledningen havde med Herman Jakobsen om Strømmen. Jakobsen udtalte, at „Noten har god Strøm idag", hvortil Vidnet bemærkede, at det var vel det, Laxefiskerne likte. 3die Kontravidne har paahørt denne Samtale og prover, at Jakobsen ytrede, at det var strid Strøm for Noten idag. 1ste Kontravidne har hørt, at Dampskibet „Johan Jebsen" skal være vanskelig at styre, men efter 2det og 3die Kontravidnes Skjøn er dette ikke saa.

Retten skal bemærke, at det selvfølgelig er Citanterne, der i nærværende Sag har den fulde Bevisbyrde for, at den Kilenoten tilføiede Skade er foraarsaget af Indstævntes Skib. Man kan imidlertid ikke ved at afveie Hoved- og Kontravidnernes Prov finde, at der foreligger saadant Bevis. Det maa i saa Henseende bemærkes, at intet Vidne har kunnet prove at have seet, at Skibet har været i Berørelse med Noten, medens paa den anden Side samtlige Kontravidner har beediget, at Skibet holdt sig i en Afstand af 6—8 Favne fra Noten; og det vilde da formentlig være for dristigt, alene paa Grundlag af Hovedvidnernes — om

end tildels noksaa bestemte — Formening, at bygge et Skadeserstatningsansvar, som vel at mærke ikke alene forudsætter, at Skibet har foraarsaget Skaden, men ogsaa at det er skeet ved en Skibets Vedkommende tilregnelig Uagtsomhed. Hvad 4de Hovedvidne angaar, er det bleven oplyst, at han, dengang han forklarede sig som Vidne, var bleven afskediget af Skibets Fører. Hans Prov er modsagt af Kontravidnerne i væsentlige Punkter, nemlig hvor han forklarer, at Mandskabet talte sig imellem om, at Noten var gaaet istykker, og med Hensyn til, at Skibet den Dag skulde have gaaet nærmere Noten end sædvanlig. Heller ikke, hvad Strømforholdet angaar, kan Retten — navnlig efter 2det og 3die Kontravidnes Prov — lægge Hovedvidnernes Forklaring til Grund; og at ikke Strømforholdet er et uvæsentligt Punkt, synes at fremgaa af 2det og 3die Hovedvidnes Udtalelse om, at Strøm og Vind vilde være istand til at foraarsage saadan Skade som den foreliggende.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at Indstævnte maa blive at frifinde og skal derfor ikke indgaa paa Sagens subsidiære Punkter. Processens Omkostninger findes at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Indre Nordhordlands Dampskibsselskab, bør for Herman Jakobsens og Nils Karlsens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Ludvig Dahl. *H. J. Engelsen.* *C. Lund.*

72.

Kongl. Majt.s utslag den 30 Maj 1900 i mål angående klander af dispache.

Sjöförsäkringsföreningen „Norrtelje“ i Norrtelje

mot

Konsul C. O. Söderbergh i Kalmar.

Barkskeppet „Zenobia“, tillhörigt svaranden och intaget i föreningen till $^2/_3$ för en försäkringssumma af kr. 14,000, strandade i Februari 1898 och blef vid besigtning kondemneradt, hvarpå vraket såldes å auktion. Dispachören i Stockholm, hos hvilken svaranden anhållit om utredning angående föreningens ersättningsskyldighet, förklarade i dispache den 24 Mars 1899 —

efter att hafva tagit i öfvervägande frågan om fartyget, när olyckan inträffade, var försäkradt i föreningen, hvilket denna bestridt, samt funnit försäkringstagaren berättigad af föreningen fordra ersättning för haveriet — att det ålåge föreningen, såsom försäkringsgifvare å $^{2}/_{3}$ af skeppet, att i ersättning utgifva försäkringssumman kr. 14,000 med afdrag af $^{2}/_{3}$ af behållningen af vrak och inventarier kr. 977.64 eller kr. 13,022.36, derifrån dock enligt föreningens reglemente skulle afgå 3 % eller kr. 390.67, då ersättningen blefve kr. 12,631.69. Föreningen klandrade dispachen under yrkande bland annat, att som frågan om föreningens ersättningsskyldighet skulle, enligt föreningens reglemente, afgöras af gode män och dispachören följaktligen saknat befogenhet att ålägga föreningen ersättningsskyldighet, dispachörens derutinnan afgifna yttrande måtte förklaras vara utan bindande verkan mot föreningen. Såväl Stockholms Rådstufvurätt som Kongl. Majt. fastställde dispachen och förpligtade föreningen godtgöra svarandens kostnader i Rådstufvurätten och hos Kongl. Majt. samt utgifva ersättning till Rådstufvurättens särskilda ledamöter för deltagande i målets behandling.

Kongl. Maj.ts Utslag på de besvär, Sjöförsäkringsföreningen „Norrtelje“ i underdånighet anfört öfver ett af Stockholms Rådstufvurätt den 2. September 1899 meddeladt utslag i mål angående klander af dispache; uti hvilket mål handlingarna visa:

att sedan Konsuln C. O. Söderbergh i egenskap af redare för barkskeppet „Zenobia“ hos föreningen anhållit om försäkring å nämnda fartyg efter ett försäkringsvärde för hela fartyget af tjuguettusen kronor, fartyget blifvit enligt försäkringsbref den 1. April 1897 i föreningen intaget för en försäkringssumma af fjortontusen kronor;

att fartyget under resa i ballast från Inverness till Kalmar den 13. Februari 1898 strandat å Ölands södra kust samt derefter vid besigtning förklarats kondemneradt, hvarpå vraket och bergade inventarier försålts å auktion;

att dispachören i Stockholm, hos hvilken Söderbergh anhållit om utredning angående föreningens ersättningsskyldighet till följd af haveriet, i dispache den 24. Mars 1899 — efter att hafva tagit i öfvervägande frågan om fartyget, när olyckan inträffade, var försäkradt i föreningen, hvilket denna bestridt, samt af anförda skäl funnit försäkringstagaren berättigad att af föreningen fordra ersättning för fartygets ifrågavarande haveri — verkstält den begärda utredningen samt dervid yttrat, att det ålåge föreningen såsom försäkringsgifvare å två tredjedels kasko af skeppet „Zenobia“ att i ersättning för haveriet utgifva försäkringssumman fjortontusen kronor med afdrag af två tredjedelar af behållningen af vrak och inventarier niohundrasjuttiosju kronor 64 öre eller sålunda trettontusen tjugutvå kronor 36 öre.

derifrån dock enligt § 58 i det för föreningen gällande reglemente skulle afgå tre procent eller trehundranittio kronor 67 öre, då återstoden blefve tolftusen sexhundra trettioen kronor 69 öre, äfvensom att föreningen hade att gälda hälften af kostnaderna för dispachen med sjuttio kronor 50 öre;

att föreningen uti en af Borgmästaren Johan Edvard Behmer, som var ledamot i föreningens styrelse, till Rådstufvurätten ingifven skrift klandrat dispachen under yrkande, att som frågan om föreningens ersättningsskyldighet skulle, enligt § 65 i nämnda reglemente,[1]) afgöras af gode män och dispachören följaktligen saknat befogenhet att ålägga föreningen ersättningsskyldighet, dispachörens derutinnan afgifna yttrande måtte förklaras vara utan bindande verkan mot föreningen, samt att enär föreningen enligt § 58 i reglementet[2]) vore berättigad att från ersättningsbeloppet trettontusen tjugutvå kronor 36 öre, afdraga fem procent å femtusen kronor och tre procent å återstående åttatusen tjugutvå kronor 36 öre eller sålunda tillhopa fyrahundra nittio kronor 67 öre, dispachen måtte rättas så att, för den händelse föreningen genom lagligt domslut skulle kännas ersättningsskyldig, den måtte få åtnjuta afdrag å ersättningsbeloppet med fyrahundranittio kronor 67 öre i stället för det af dispachören utförda beloppet trehundranittio kronor 67 öre;

att C. O. Söderberghs sterbhusdelegare, hans enka Agda Söderbergh, född Sabelström, och Grosshandlaren Carl Berggrav såsom förmyndare för makarne Söderberghs barn, äfvensom Johansson i egenskap af redare för fartyget vid Rådstufvurätten yrkat, att som för anställande af klander mot dispache erfordrades, att den klagande sjelf eller genom lagligen befullmäktigadt ombud ingåfve sin klagoskrift till vederbörande domstol, men vid den af Behmer till Rådstufvurätten ingifna skrift icke fogats någon fullmakt samt Behmer enligt reglementet ej varit behörig att ingifva skriften, hvad i densamma anförts icke måtte till pröfning upptagas;

---

[1]) Nämnda § stadgar: „Är försäkringstagare missnöjd med något styrelsens beslut i ersättningsfrågor, göre skriftlig anmälan derom hos styrelsen inom 30 dagar från den dag, han af beslutet fått del. Saken hänskjutes derefter till afgörande af 3 ojäfviga gode män, af hvilka hvardera parten utser en och de sålunda valda den tredje“ etc.

[2]) Denna § lyder sålunda: „Vid inträffadt haveri afdrager föreningen från ersättningsbelopp intill 5000 kr. 5 procent samt før ersättningsbelopp derutöfver 3 procent.“

samt att Rådstufvurätten, hvarest parterna å ömse sidor fordrat ersättning för rättegångskostnaderna, dels genom beslut den 27 Maj 1899 förklarat de af C. O. Söderberghs sterbhusdelegare och Johansson åberopade omständigheter icke utgöra hinder för besvärens upptagande till pröfning dels ock enligt utslag den 2 September 1899 funnit föreningen ej hafva anfört skäl, som lagligen kunde verka ändring i dispachen, samt förpligtat föreningen att ej mindre ersätta sina vederparter deras kostnader å målet med tvåhundrafemtio kronor jemte hvad de visade sig hafva utgifvit till lösen af Rådstufvurättens protokoll i målet än äfven såsom godtgörelse åt Rättens särskilda ledamöter för deltagande i målets behandling utgifva till Grosshandlaren John Lovén fyrtiotre kronor, till Grosshandlaren Ludvig Peyron likaledes fyrtiotre kronor, till Konsuln Albert Starck femtiofem kronor, till Grosshandlaren L. O. Kinberg sex kronor och till Direktören A. G. Förselius tolf kronor, hvarjemte föreningen ålagts att ersätta Rättens betjente för delgifning af kallelser å de särskilda ledamöterna och parternas ombud med tolf kronor;

i hvilket utslag föreningen i underdånighet yrkat ändring, hvaröfver C. O. Söderberghs sterbhusdelegare och Johansson i underdånighet förklarat sig under vidhållande af sin invändning att föreningens hos Rådstufvurätten förda klandertalan icke bort till pröfning upptagas;

Med Kongl. Majt.s Högsta Domstol beslutet; Gifvet Stockholms Slott den 30 Maj 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit Sig föredragas ofvanberörda underdåniga besvär och finner ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag; skolande klaganden ersätta vederparterna deras förklaringskostnad hos Kongl. Majt. med etthundra kronor jemte hvad till lösen af Kongl. Majt.s utslag åtgår. Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Kongl. Majt.s Sekret. *Ivar Ernberg.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 21	Aargang I	1900

73.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 6te Juli 1900.

Eilert Lund
(Sagfører Friele)
mod
J. Berstad
(Sagfører Wiig).

Et Skibs Liggetid i Certeparti fastsat til „48 colliery working hours" og „as per usual colliery guarantee". Skibet var efter Certepartiet kalkuleret at være paa Lastestedet i Slutten af Novbr. eller første Halvdel af December. Befragteren betinger Tørn fra 7de December af, men Skibet ankommer først 23de December og kommer ikke paa Tørn før 3die Januar, da det lastes. Skibet sagsøger Befragteren til at betale Overliggedagspenge; men Befragteren frifindes, idet han ansees berettiget til i ethvert Fald at betinge Tørn for Indlastning under „colliery guarantee" fra 16de December af, og da Kulminegarantiet — for Tilfælde af for sen Ankomst til Lasteplads — betinger 12 Timers Tillæg til Certepartiets Lastetid + et videre Tillæg af 6 Timer for hver 24 Timer, Skibet er forsinket, var der ved Skibets Ankomst allerede paaløbet 126 Timers Tillæg, og inden Udløbet af denne Tid og Certepartiets 48 Lastetimer var Lastningen tilendebragt.

Under nærværende Sag paastaar Kjøbmand Eilert Lund sig hos Kjøbmand J. Berstad tilkjendt £ 55 enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs tilligemed Renter og Sagsomkostninger i Henhold til Sjøretsstævning af 15de Januar 1900, hvoraf hidsættes:

„Ved Certeparti af 1ste Novbr. f. A. fragtede Kjøbmand J. Berstad af Kjøbmand E. Lund S/S „Saga" for en Ladning Kul fra Hebburn Sprut i Tynefloden til Bergen. Certepartiet indeholder bl. a., at Lasten skal være indtaget i Løbet af „48 colliery working hours", og at Befragteren skal betale £ 10 i Overliggedagspenge. Skibet meldte sig lasteklart Lørdag den 23de December f. A. Først Onsdagen den 3die Januar d. A. om Eftermiddagen begyndte imidlertid Lastningen, uagtet flere senere ankomne Skibe havde faaet sin Last før. Som Følge heraf skylder Hr. Berstad Liggedagspenge for tilsammen 5½ Dag à £ 10 pr. Dag = £ 55, hvilket Beløb han paa Anfordring har nægtet at betale."

Forsaavidt der under Proceduren har været Tvist om Tidspunktet for Skibets Ankomst til Indlastningsstedet, skal Retten bemærke, at der i Virkeligheden synes at være fuld Overensstemmelse mellem Parterne med Hensyn til Udgangspunktet for Liggedagenes Beregning. Ifølge den af Citanten fremlagte Nota af 10de Januar 1900 er Overliggedagene nemlig regnet fra Fredag den 29de December 1899 til Onsdag Middag 3die Januar 1900. Da Skibet skulde have 2 Liggedage (48 Timer), falder disse efter Foranstaaende paa Torsdag den 28de og Onsdag der 27de Decbr. Men dette er netop overensstemmende med Indstævntes Procedure, idet ogsaa han beregner Liggedagene fra den 27de December, jfr. den med hans Indlæg af 1ste Februar 1900 fremlagte Opgave over Lastetiden. Naar det i Stævningen anføres, at Indlastningen først begyndte om Eftermiddagen den 3die Januar, maa dette suppleres med den Oplysning, at Indlastningen ifølge Citantens førnævnte Nota maa være bleven tilendebragt samme Dag, idet der for 3die Januar kun er beregnet ½ Overliggedag. At Indlastningen blev tilendebragt 3die Januar er ogsaa uimodsagt anført af Indstævnte. Tvisten dreier sig i Virkeligheden om Indstævntes Beføielse til at udtage Collierygaranti som skeet, idet Citanten mener, at Indstævnte ved at have betinget „Saga" Tørn for Indlastning allerede fra 7de December har gaaet udenfor sin Ret ifølge Certepartiet. I saa Henseende bemærkes, at Certepartiet indeholder Bestemmelse om, at Skibet skal gaa til Hebburn Sprut River Tyne „where she is calculated to be end Novbr. or first half Decbr." Gjennem Afhørelse af 3 af sine Kontorister (1ste, 2det og 3die Kontravidne) har Indstævnte søgt at bevise, at denne Certepartiets Bestemmelse senere er bleven præciseret derhen, at Skibet skulde være klart til Lastning senest den 7de

December; i Henhold til en saadan angivelig Besked fra vedkommende Skibsmægler har Indstævnte nemlig som allerede nævnt udtaget Collierygaranti, hvorved Skibet er betinget Tørn fra 7de December at regne og med den Bestemmelse, — der maa antages at være overensstemmende med det sædvansmæssige — at saafremt Skibet ikke maatte være fremkommet til den i Garanticertifikatet fastsatte Tid, skulde der indrømmes 12 Timer extra til de i Certepartiet for Indlastningen fastsatte 48 Timer, og videre 6 Timer extra for hver 24 Timers Forsinkelse. Regnet fra 7de December til 27de December var der saaledes in casu paaløbet extra 12 + 120 Timer (6 Timer i 20 Dage), og Afskiberen skulde altsaa medregnet de oprindelig betingede 48 Timer ialt have 180 Timer til sin Raadighed fra 27de December at regne. Terminen for Indlastningens Tilendebringelse udløb under denne Forudsætning den 6te Januar Kl. 6 Eftermiddag, i hvilken Henseende bemærkes, at Dagene 30te, 31te December og 1ste Januar efter hvad der er in confesso var Helligdage. Idet Retten foreløbig bortser fra Spørgsmaalet om, hvorvidt Indstævnte maa antages at have været berettiget til at gaa ud fra, at Skibet skulde være i Tynen senest den 7de December, bemærkes, at der ikke kan være Tvivl om Indstævntes Ret til at udtage Collierygaranti fra det Tidspunkt at regne, da Skibet ifølge Certepartiet senest skulde være lasteklart. Der er nemlig i Certepartiet indtaget udtrykkelig Bestemmelse om, at Skibets Liggetid fastsættes „as per usual colliery guarantee“. Rederiet maatte saaledes finde sig i, at Skibet paabyrdedes en vis forlænget Liggetid, naar det ved forsinket Ankomst til Indlastningsstedet bevirkede, at Befragteren tabte den ham betingede Tørn og derved maatte staa tilbage for senere ankommende Skibe, der indløb i rette Tid. In casu indeholdt Certepartiet som nævnt Bestemmelse om, at Skibet var „calculated“ at være paa Indlastningsstedet i Slutten af Novbr. eller første Halvdel af December. Retten antager, at Indstævnte efter denne Bestemmelse maatte kunne gaa ud fra, at Skibet ankom senest den 15de December, og at det indsees da ikke rettere end, at han maatte have været berettiget til at betinge Tørn for Indlastning under Collierygaranti fra 16de December at regne. Der vilde, under Forudsætning heraf og med de Vilkaar Collierycertifikatet indeholder, in casu være paaløbet en extra Indlastningstid af 12 + 66 Timer (6 Timer i 11 Dage fra 16de til 27de December) udenfor de oprindelige 48 Timer, altsaa ialt en Tid af 126 Timer.

Disse vilde have fordelt sig saaledes:

27de December.	24	Timer.
28de —	24	—
29de —	24	—
30te, 31te og 1ste Helligdage.		
2den Januar	24	—
3die —	24	—
4de —	6	—
Tilsammen	126	Timer.

Sidste Termin for Indlastningens Tilendebringelse skulde saaledes have udløbet den 4de Januar Kl. 6 Morgen, og Indstævnte har efter dette ikke overskredet Terminen.

Det vil efter dette være unødvendigt at indlade sig paa en Undersøgelse af, hvorvidt Indstævnte har været berettiget til at gaa ud fra, at Skibet vilde være lasteklart allerede den 7de December, idet hans Frifindelse vil følge af, at han selv under Forudsætning af, at han havde betinget Skibet Tørn fra 16de December at regne, ikke vilde have overskredet den ham under denne Forudsætning tilkommende Frist for Indlastningens Tilendebringelse. Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

J. Berstad bør for Eilert Lunds Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves.

5te Juli 1900.

Ludvig Dahl. *C. Lund.* *J. R. Simonsen.*

74.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 1ste Juni 1900.

Fyrbøderne Sigvard Johannesen, August Trondsen og Sigurd Larsen

mod

Kulkompagniet af 1871 S. S. „Bjørn"s Rederi ved P. Reimers.

3 Fyrbødere forlader sin Tjeneste inden Kontraktens Udløb paa Grund af, at de ansaa Skibets Kjedler og Rør for uforsvarlige, og uden at stille Stedfortrædere. Retten fandt imidlertid under Dissens ikke deres Fratræden i Utide berettiget, idet Pluraliteten ikke fandt det bevist, at Skibets Kjedler og Rør havde været uforsvarlige.

Rettens Pluralitet, de sjøkyndige Medlemmer, er enige om, at der ikke er tilveiebragt saadanne Oplysninger om Kjedels eller Rørs uforsvarlige Beskaffenhed, at Klagerne kan have været berettiget til at forlade Skibets Tjeneste inden Kontraktens Udløb uden at bekoste Udgifterne ved Forhyring af nyt Mandskab. At der kan indtræffe Uheld, som under nærværende Sag omhandlet, findes nemlig ikke i og for sig at indeholde Bevis for, at Kjedlerne er uforsvarlige. Pluraliteten voterer saaledes for Rederiets Frifindelse.

Rettens tredie Medlem, Assessor Dahl, finder, at de hyppig gjentagne Uheld efter Omstændighederne maa ansees at have indeholdt tilstrækkelig Grund for Klagerne til at sige sig løs fra Skibets Tjeneste uden Pligt til at stille Stedfortrædere.

I Hensyn til Voteringen

kjendes for Ret:

Dampskib „Bjørn"s Rederi ved P. Reimers bør for Sigvard Johannesens, August Trondsens og Sigurd Larsens Tiltale i denne Sag fri at være.

Ludvig Dahl. *H. J. Engelsen.* *J. R. Simonsen.*

75.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 6te Juli 1900.

Det forenede Dampskibs-Selskab
(Sagfører Torjusen)

mod

A. J. Christensen
(Sagfører Norstrand)

En Mand, der har bestilt et Parti Hvedemel fra Amerika, faar ved en Feiltagelse udleveret uden Konnossement et andet Parti af samme Størrelse og samme Mærke, bestemt for et andet Firma. Nogle Dage efter kommer hans Parti, som han ogsaa beholder uden at underrette Dampskibsexpeditøren, idet han tror, at dette sidste Parti er et tredie, som han ogsaa havde bestilt, rigtignok af et andet Mærke. Dampskibsselskabet er blevet dømt til at erstatte de rette Destinatorer til det første Parti deres Tab og søger og faar sig tilkjendt Refusion hos den urette Modtager, idet det ansees for at maatte tilregnes ham som Uagtsomhed, at han ikke, da han fik Parti No. 2, undersøgte Sammenhængen og strax underrettede Dampskibsexpeditøren, hvorved

Feiltagelsen vilde være blevet opklaret og berigtiget. Derimod forkaster Retten den Paastand, at Modtagelsen af en Vare, der udleveres uden Konnossement, skal ansees som indeholdende en stiltiende Garanti for, at Konnossement senere vil blive præsteret.

Under 13de Oktober 1899 blev i Sag mellem Paulsen & Dekke og Det forenede Dampskibs-Selskab ved Ole R. Olsen af Bergens Sjøret afsagt Dom, hvorved Indstævnte (Det forenede Dampskibs-Selskab) blev tilpligtet at betale Paulsen & Dekke Erstatning efter Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning for det Tab, Citantskabet havde lidt ved ikke at komme i Besiddelse af et under Sagen omhandlet Parti Hvedemel før den 16de Juni 1898 istedetfor den 18de Mai s. A. med 4 pCt. Rente af Skjønsbeløbet og Kr. 180 i Sagsomkostninger. Ved Skjøn i Henhold til nævnte Dom blev Skaden ansat til Kr. 750, som tilligemed Renter til Betalingsdagen 4de November 1899 Kr. 41.08 samt Procesomkostninger Kr. 180 og Skjønsomkostninger Kr. 85.50 Det forenede Dampskibs-Selskab har indfriet med ialt Kr. 1056.58.

Dette Beløb med lovlige Renter fra 4de November 1899 søger Det forenede Dampskibs-Selskab under nærværende i Henhold til Sjøretsstævning af 19de Oktober 1899 anlagte Sag refunderet hos A. J. Christensen, der under den ældre Sag havde været adciteret. Indstævnte paastaar sig frifunden. Begge Parter paastaar sig tilkjendt Sagsomkostninger. Idet Retten til Belysning af Sagens faktiske Sammenhæng henviser til Præmisserne til førnævnte Sjøretsdom af 13de Oktober 1899, skal man angaaende Sammenhængen med den feilagtige Udlevering til Indstævnte (Christensen) af det omhandlede Melparti yderligere hidsætte følgende: Den 17de Mai 1898 kom der Bud fra Ole R. Olsen (Citantskabets Expeditør i Bergen) om, at der til ham var kommet 150 Sække Hvedemel. Nu havde Indstævnte bestilt et Parti paa 150 Sække Hvedemel „Diamond“ fra Washburn Crosby Co. i Minneapolis. Og da det ankomne Parti saavel i Kvalitet som i Mærke svarede til det bestilte, og derhos Skibets Gjenpart af Konnossementet var notificeret til ham, gik Indstævnte, efter hvad han anfører, ud fra, som sikkert, at Partiet virkelig var det af ham bestilte. Skjønt han ikke havde Konnossement paa Varen, fik han den dog udleveret (18de Mai). Efter hvad Olsens Gesel som 2det Kontravidne har provet, opgav Indstævnte til Vidnet „at han ikke havde Konnossementet, muligens var det i Banken eller det vilde komme senere, mente han“. Partiet var imidlertid i Virkeligheden ikke det, som Indstævnte skulde have.

men derimod et, som Paulsen & Dekke havde kjøbt af det samme Firma i Minneapolis. Det Parti, som Indstævnte havde kjøbt, var derimod kommet med det Bergenske Dampskibsselskabs Skib „Pollux“ den 16de Mai, jfr. den i den ældre Sag fremlagte Meddelelse fra Bergenske Dampskibsselskab af 8de August 1899. Efter hvad Indstævnte selv siger, modtog han dette Parti først den 24de s. M. Hans Gesel, 1ste Kontravidne, prover, at det blev afhentet den 23de eller 24de Mai. Ifølge en Meddelelse fra Dale Fabriker (fremlagt 15de September 1899 i den ældre Sag) er Fragten betalt den 21de Mai. I hvert Fald kan man formentlig i Betragtning af, at Partiet som nævnt allerede var ankommet den 16de Mai, gaa ud fra, at Indstævnte med ganske kort Mellemrum er bleven vidende om begge Partiers Ankomst. Indstævnte modtog altsaa begge Partier og beholdt dem i sin Besiddelse uden at gjøre nogen Anmeldelse til Citantskabets Expeditør, idet han, efter hvad han anfører, ikke fattede nogen Mistanke om, at der forelaa nogen Forvexling. Først henved Midten af Juni blev Forholdet opklaret og da — som det synes — ikke paa Foranledning af Indstævnte. Til Forklaring af, at han modtog og beholdt begge Melpartier, har Indstævnte anført, at han i Henhold til Slutseddel af 4de Mai 1898 af W. Strøier & Co. havde kjøbt et Parti paa 150 Sække Hvedemel „Fama“ svømmende fra Amerika, og antog at dette var det andet Parti, der var ankommet. Rigtignok blev han — heder det — noget forundret ved at opdage, at ogsaa dette Mel var fra Washburn Crosby Co., men han forklarede det saa, at det hos Strøier kjøbte Mel altsaa kom fra samme Kilde som det andet Mel. Hvorledes han har forklaret sig Forskjellen i Mærke, foreligger der ingen Oplysning om. Strøier-Partiet er, efter hvad der oplyses, overhovedet ikke kommet i Indstævntes Besiddelse, idet Indstævnte under 23de Juni, da Melet endnu ikke var ankommet, annulerede Ordren. Ved Spørgsmaalet om, hvorvidt Citantskabet skal kunne søge Regres hos Indstævnte for, hvad det har maattet betale som Følge af den feilagtige Udlevering, skal det medgives, at man vistnok ikke efter, hvad der foreligger kan gaa ud fra, at Indstævnte har overtaget en stiltiende ubetinget Garanti for, at han var rette Modtager af Varen og vilde kunne præstere Konnossement. I saa Henseende maa man nemlig lægge nogen Vægt paa, at det ifølge 1ste og 2det Kontravidnes Prov ikke kan sees at have været gjort Anstrængelser eller overhovedet nogen Henvendelse til Ole R. Olsen fra Indstævntes

Side for at opnaa Melets Udlevering uden Konnossementets Tilstedeværelse. Det synes nærmest, som om Initiativet er udgaaet fra Olsen. Man kan formentlig gaa ud fra, at en hurtig Udlevering og Afhentning har været i begges Interesse, og nogen udtrykkelig Erklæring om Overtagelse af Garanti i Anledning af, at Konnossement ikke havdes tilstede, er i hvert Fald ikke afgivet af Indstævnte.

Naar Retten ikke destomindre antager, at Indstævnte maa erstatte Citantskabet Følgerne af den feilagtige Udlevering, finder dette sin Begrundelse i, at Indstævntes Forhold med Hensyn til Melpartierne, saavidt skjønnes, ikke kan undgaaes at karakteriseres som uagtsomt. Han burde efter Rettens Mening have indseet, at ikke begge Partier „Diamond" var til ham; i saa Henseende bemærkes, at Indstævnte, efter hvad der er paa det Rene, allerede i April Maaned havde modtaget en Skrivelse fra det amerikanske Firmas Agent i Kristiania, hvori han gjordes opmærksom paa, at der ved en Misforstaaelse var bleven afsendt til ham et Parti Mel, „Diamond", istedetfor til de rette Kjøbere, Paulsen & Dekke. Paa Grund af denne Skrivelse var der speciel Opfordring for Indstævnte til at vise Agtsomhed og være opmærksom paa en mulig Feiltagelse, idet han altsaa maatte være forberedt paa, at der til ham vilde ankomme 2 Partier, hvoraf han kun skulde have det ene. Naar nu dette virkelig indtraf, og Partierne som nævnt ankom omtrent samtidig, burde Indstævnte ikke have befattet sig med det Parti, hvorpaa han ikke havde Konnossement, eller i hvert Fald snarest muligt have berigtiget Misforstaaelsen, hvis det forholder sig saa, at han først nogle Dage bagefter har havt Anledning til at gjøre sig bekjendt med det for ham bestemte Melparti, som dog var ankommet før det andet. Havde han, strax han blev bekjendt med, at der var kommet 2 Partier af samme Mærke, gjort Olsen opmærksom herpaa og stillet det Parti, som han ikke havde Konnossement paa, til Disposition, er der Grund til at antage, at ethvert Tab vilde have været undgaaet. Om nogen compensatia culpae[1] — som af Indstævnte antydet — kan der formentlig ikke blive Spørgsmaal i nærværende Tilfælde, da Citantskabet ikke havde modtaget nogen Underretning om Feilexpeditionen fra Amerika, men tvertimod af Skibspapirerne maatte tro, at Partiet var til Indstævnte. Og den Uagtsomhed, der er udvist af Citantskabet,

[1]) d. v. s. Ophævelse af Ansvaret, fordi Citantskabet ogsaa selv skulde have havt Skyld i det passerede.

ved at udlevere Varen til en, der ikke havde Konnossement, formenes ikke at kunne paaberaabes af denne. Indstævnte antages at maatte erstatte Citantskabet dets hele Udlæg. I saa Henseende bemærkes, at Citantskabet formenes at have handlet forsvarligt ved ikke at betale uden efter Dom og lovligt Skjøn, og at derfor ogsaa Sags- og Skjønsomkostningerne bør erstattes. Derimod findes efter Omstændighederne nærværende Sags Omkostninger at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte A. J. Christensen bør til Citantskabet Det forenede Dampskibsselskab betale de paasøgte Kr. 1056.68 — et Tusen sexogfemti Kroner og otteogsexti Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 4de November 1899 til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

5te Juli 1900.

Ludvig Dahl. *C. Lund.* *O. O. Bergh.*

76.

Dom, afsagt af Christiania Sjøret den 18de Juli 1900.

Stevedore Lauritz Andersen
(Advokat Bredal)
mod
S/S „Sicilia"s Rederi
(Advokat Schiander).

Et Rederi kjendt ansvarlig efter den norske Sjølovs § 8 for den en Passager paaførte Legemsbeskadigelse ved, at et aabentstaaende Skylightlaag faldt ned paa hans Haand og ødelagde 2 Fingre, idet Retten fandt, at Skibets Maskinist havde handlet uagtsomt ved, da han satte Laaget op, ikke at skrue Løftestangen fast, men blot stille den løst under Laaget.

Under Dampskibet „Sicilia"s Reise fra Rouen til Christiania fra 12te til 18de Mai 1899 fik Stevedore Lauritz Andersen, der er hjemmehørende i Havre, den 16de nævnte Maaned det yderste Led af sin høire Haands Pege- og Langfinger afklippet ved, at Laaget i Skylightet over Maskinrummet faldt ned over bemeldte Haand, som han havde lagt paa Kanten af Karmen. Da Ulykken efter Andersens Mening var en Følge af den uforsvarlige Maade, hvorpaa det omtalte aabentstaaende Laag var fæstet, da det var sat aabent, anser han Skibets Rederi pligtig til at erstatte ham det Tab og den Skade, som er paaført ham ved Begivenheden,

hvorfor han ved Sjøretsstævning af 12te Juli 1900 har saggivet Samme, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet Rederiet tilpligtet at betale ham Erstatning, bestemt ved Skjøn paa Indstævntes Bekostning, for alt Tab og al Skade, han har lidt ved den under Sagen omhandlede Beskadigelse, Renter af Skjønsbeløbet samt Sagsomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifundet og tilkjendt Sagsomkostninger.

Ifølge 2 under Sagen fremlagte Tegninger (Bilag 1 og 2 ad 6) befinder det omhandlede Skylight sig paa „Sicilia"s Overdæk, hvorhos der paa hver af Sammes Sider er 3 Jernluger af Størrelse 36 × 28, der nøie slutter til en ophøiet Rand af tynde Jernplader, og som kan aabnes og har Gjænger i Skylightet ind mod dettes Midtlinie. Lugerne ere forsynede med Løftestænger af Jern, der gaar gjennem Jernringe, som ved Gjænger er fæstet til Tapper, som stikker frem fra Skylightets Underkant, og hvori der er (tilstrækkelige) Skruer, ved hvis Hjælp Løftestængerne kan gjøres fast.

Efter de foreliggende Oplysninger foregik den her omhandlede Ulykke, medens 1ste og 2det Hovedvidne, henholdsvis „Sicilia"s 1ste og 2den Maskinist, holdt paa med at male inde i Skylightet. 1ste Hovedvidne har provet, at den bagerste Skylightsluge paa Bagbords Side var sat op, men at dens Løftestang ikke var fastskruet paa sædvanlig Maade, hvorimod den kun var sat løst ovenpaa Skrueindretningen, hvilket var begrundet i den Omstændighed, at Vidnet og 2det Hovedvidne holdt paa med at male denne sidste. Ifølge 2det Hovedvidnes Udsagn var Lugen aabnet af 1ste Hovedvidne. Citanten sad ved Leiligheden paa Skylightets 12" brede Agterkant paa Bagbords Side, altsaa agterom den aabenstaaende Luge, og talte med 1ste og 2det Hovedvidne, samt holdt herunder sin høire Haand løst ned, men saapas langt ud fra sig, at Fingrene naaede hen paa Lugeaabningens Rand, der er 2 à 3 Tommer høi. Pludselig faldt den omtalte Luge ned og afklippede Citantens Pege- og Langefingers øverste Led. Med Hensyn til Grunden til Laagets Nedfalden har 1ste Hovedvidne provet, at han anser det sandsynligt, at 2det Hovedvidne paa en eller anden Maade er kommet bort i Skrueindretningen; bemeldte Vidne tror ialfald ikke, at Laaget kunde have faldt ned, medmindre Nogen var kommen i Berørelse med Løftestangen eller Skrueindretningen. 2det Hovedvidne, som ikke tør benægte Muligheden af, at han ved Leiligheden kom i

Berørelse med Løftestangen eller Skrueindretningen, saa, at Stangen i Faldet ikke gled ned gjennem Aabningen i Skrueindretningen, men udenom Samme.

Indstævnte bestrider, at den Maade, hvorpaa den omhandlede Luge ved Leiligheden var opstillet, i og for sig var uforsvarlig, og gjør i saa Henseende opmærksom paa, at bemeldte Luge paa Grund af sin Tyngde ikke uden voldsom Bevægelse af Løftestangen eller Lugen selv vilde kunne falde ned. Indstævnte finder det derhos uantageligt, at Ulykken er bevirket ved Uagtsomhed fra Maskinisternes Side eller ved Sjøgang, idet Indstævnte formener, at den kun kan være hidkaldt ved, at Citanten fra sin Plads har skjøvet til Lugen. Indstævnte har videre anført, at selv om man gaar ud fra, at Maskinisterne har udvist en Uagtsomhed, som kan medføre Ansvar, opveies den formentlig ved den Uagtsomhed, som Citanten selv har gjort sig skyldig i, ved at sætte sig paa Skylightet ved den aabne Luge. Indstævnte har derhos fremholdt, at Citanten ikke erlagde nogen Betaling for sin Reise, samt at „Sicilia“ ikke er et Passagerskib, men et Lasteskib, der kun medtager et Par Passagerer, om saadanne undtagelsesvis skulde ønske at medfølge.

Citanten hævder, at den ham overgaaede Ulykke skyldes grov Skjødesløshed fra Maskinisternes Side, idet den Maade, hvorpaa Løftestangen var opstillet, efter hans Formening var uforsvarlig. Han benægter derhos at have bevirket, at Lugen faldt ned og at have udvist nogen Uagtsomhed. Med Hensyn til den ham ved Ulykken forvoldte økonomiske Skade har Citanten oplyst, at han i sin Egenskab af Stuer maa kunne gribe fat med Haanden og kunne notere samt føre Regnskaber, og at han var absolut udygtig hertil medens han gik med Haanden i Bind, saa at han stadig maatte have Extrahjælp. Han har derhos ifølge sit Udsagn tabt en stor Del Forretninger, som han var sikker paa at faa.

Der er af Citanten fremlagt 3 Lægeerklæringer, nemlig en fra Læge August Koren jnr. i Christiania af 19de Mai 1899 (Bilag 1 ad 5), hvori udtales, at fuldstændig Helbredelse af Citantens Fingre ikke kan ventes inden 2 Maaneder, og 2 fra Hospitalschirurg D. Fouael og Dr. H. de Séguerolle i Havre, henholdsvis af 11te og 13de Oktober 1899 (Bilag 2 og 3 ad 5). D. Fouael har udtalt, at Arrene i Spidsen af de 2 beskadigede Fingre er smertefulde, at Fingerledene ere stive og vil forblive det meget længe, hvis ikke altid, samt at Ulykken vil have til-

følge en relativ Uskikkethed til Arbeide, hindrende i hans Stilling. Dr. H. de Séguerolle har udtalt, at Arrene paa de beskadigede Fingres Spidser ere smertefulde ved mindste Berøring, samt at der i bemeldte Fingre er en Stivhed, som er meget generende for Bevægelse, især deleshed for Fingrenes Bøining mod Haandfladen, en Svaghed, som kan vare længe, maaske altid. Sidstnævnte Læge har videre udtalt, at Citanten har mistet en Del af Langfingerens og Pegefingerens Funktion, meget hindrende for hans Arbeide.

Retten skal bemærke, at den efter de foreliggende Oplysninger ikke kan anse det synderlig tvilsomt, at 1ste Hovedvidne har gjort sig skyldig i Uagtsomhed ved den 16de Mai 1899 at opstille den omhandlede Skylightsluge paa den ovenfor omforklarede Maade, altsaa uden at fastskrue Løftestangen, idet det formentlig maatte være indlysende for ham, at Lugen i Tilfælde af, at den blev udsat for Stød eller lignende Paavirkning, let kunde falde ned og forvolde Skade. Retten finder derhos, at bemeldte Vidne yderligere har udvist Uagtsomhed derved, at han, dengang Citanten satte sig paa Skylightkanten, undlod at gjøre ham opmærksom paa den ubetryggende Maade, hvorpaa Lugen var opstillet, og at opfordre ham til at udvise Forsigtighed. Hvad der har bevirket Lugens Nedfalden er ikke tilstrækkelig oplyst. men de af 1ste og 2det Hovedvidne afgivne Prov gjør det antageligt, at 2det Hovedvidne under Malingen paa en eller anden Maade er kommen i Berørelse med Skrueindretningen eller Løftestangen, og at denne Omstændighed har medført, at Løftestangen er gledet ned af Skrueindretningen, ovenpaa hvilken den var stillet. Der foreligger ialfald Intetsomhelst, der tyder paa, at Citanten har været i Berørelse med Løftestangen eller Lugen, forinden denne sidste faldt ned. At Citanten har udvist nogen Uagtsomhed ved Leiligheden kan ikke ansees godtgjort; specielt skjønnes det ikke at kunne karakteriseres som uforsigtigt af ham at sætte sig paa Skylightkanten, idet han selvfølgelig maatte være berettiget til at gaa ud fra, at Løftestangen var fæstet paa forsvarlig Maade.

Efter det anførte maa Retten gaa ud fra, at den Citanten overgaaede Legemsbeskadigelse er foraarsaget ved den af 1ste Hovedvidne ved Leiligheden udviste Uagtsomhed, og da Sjøfartslov af 20de Juli 1893 § 8 bestemmer, at en Reder hefter med Skib og Fragt for Skade, der er foraarsaget af Skibsføreren eller nogen af Mandskabet ved Svig, Forsømmelse eller Uagtsomhed i Tje-

nesten, maa Indstævnte følgelig være ansvarlig for det Tab, som den omhandlede Beskadigelse efter de foreliggende Oplysninger maa antages at have forvoldt ham. Citantens Paastand vil saaledes blive at tage tilfølge, idet Sagens Omkostninger dog efter Omstændighederne antages at burde ophæves.

Førstvoterende skal bemærke, at han ved Retsadministration og Arbeide med Votering i ældre Sjøretssager og private Politiretssager har været hindret fra tidligere at afgive sit Votum.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte Skib „Sicilia"s Rederi bør til Stevedore Lauritz Andersen betale Erstatning, bestemt ved uvillige Mænds Skjøn. optaget paa Indstævntes Bekostning, for det Tab, som han har lidt ved den under Sagen omhandlede Legemsbeskadigelse, med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af Skjønsbeløbet fra 15de Juni 1900 til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

1ste Juli 1900. *G. Bull.*

Enig.

11te Juli 1900. *M. Saxlund.*

Jeg kan ikke være enig i ovenstaaende Dom, da efter min Mening den tilskadekomne ved egen Uforsigtighed har overveiende Skyld i Uheldet og maa stemme for at „Sicilia"s Rederi frifindes og Procesomkostningerne ophæves.

18de Juli 1900. *Thomas Beck.*

77.

Kongl. Majt.s utslag den 25 Juni 1900 i mål angående klander af dispache.

H. G. Söderbergs Importaktiebolag i Stockholm

mot

Sjöförsäkrings Aktiebolaget Gauthiod i Göteborg.

Bolaget Gauthiod hade för Importbolaget under tiden 1899 Maj 10—Decbr. 31 för en summa intill kr. 10,000 mot totalförlust försäkrat den förlust, som drabbade försäkringstagaren, i fall det af honom genom timecharter förhyrda ångfartyget „Rutland" antingen ginge totalt förloradt eller om detsamma blefve utsatt för så svåra haverier att försäkringstagaren till följd deraf blefve nödsakad betala en högre hyra eller frakt än det med fartygets rederi öfverenskomna för annat fartyg, som i „Rutland"s ställe för-

hyrdes eller befraktades. I Juni 1899 sprang fartyget under resa från Gefle till Amsterdam läck i Skutskärs hamn. Till lossning, reparation och återinlastning åtgick en tid af 16 dagar. Dispachören i Stockholm, hos hvilken begärts utredning angående den ersättningsskyldighet, som i följd af haveriet ålåge försäkringsgifvaren, ansåg på angifna grunder försäkringstagaren berättigad till ersättning för fraktförlust med fordrade £ 122.10. Stockholms Rådstufvurätt upphäfde dispachen och befriade försäkringsgifvaren från ersättningsskyldighet samt förpligtade försäkringstagaren att utgifva ersättning till de särskilda ledamöterna i rätten. Kongl. Majt. fann ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom samt ålade försäkringstagaren godtgöra försäkringsgifvarens förklaringskostnader hos Kongl. Majt.

Kongl. Majt.s Utslag på de besvär, H. G. Söderbergs Importaktiebolag i underdånighet anfört öfver ett af Stockholms Rådstufvurätt den 3. Februari 1900 meddeladt utslag i mål emellan Sjöförsäkringsaktiebolaget Gauthiod, å ena samt klaganden å andra sidan angående klander af dispache, uti hvilket mål handlingarna visa:

att försäkringsaktiebolaget genom försäkringsbref den 10. Maj 1899 för klaganden eller för vederbörandes räkning under tiden från och med sistnämda dag till och med den 31. December 1899 för en summa intill tiotusen kronor mot totalförlust försäkrat den förlust, som drabbade försäkringstagaren, i fall det af honom förhyrda ångfartyget „Rutland“ antingen ginge totalt förloradt eller om detsamma blefve utsatt för så svåra haverier. att försäkringstagaren till följd deraf blefve nödsakad betala en högre hyra eller frakt än den med fartygets rederi öfverenskomna för annat fartyg, som i „Rutland“s ställe förhyrdes eller befraktades, med förbindelse för försäkringsaktiebolaget att mot den bestämda premien, trehundrafemtio kronor, ansvara för förlust. skada och kostnad enligt den af svenska sjöförsäkringsgifvare reviderade allmänna svenska sjöförsäkringsplan af November 1896 och i försäkringsbrefvet upptagna särskilda vilkor samt i öfrigt enligt svensk sjölag, hvarjemte stadgats, att det mellan försäkringstagaren och „Rutland“s rederi afslutade certeparti skulle ligga till grund för eventuelt blifvande haverireglering;

att fartyget, som enligt certeparti den 13. Oktober 1898 af H. G. Söderberg, hvilken firma sedan öfvertagits af klaganden, förhyrts från den 15. April till den 31. December 1899, under resa från Gefle till Amsterdam med last af trävaror den 6. Juni 1899 sprungit läck i Skutskärs hamn och till följd deraf ingått till Gefle, hvarifrån fartyget efter undergången reparation återvändt till Skutskär, dit det anländt den 22. berörda Juni;

att — såväl klaganden som försäkringsaktiebolaget hos dispachören i Stockholm anhållit om utredning angående den ersättningsskyldighet som i följd af omförmälda haveri ålåge försäkringsaktiebolaget på grund af den lemnade försäkringen, dervid klaganden yrkat, att som klaganden genom ofvanberörda uppehåll i fartygets verksamhet blifvit urståndsatt att i rätt tid fullgöra åtagna kolleveranser i Stockholm och Södertelje uthamn och till följd häraf nödgats den 7. Augusti 1899 befrakta holländska ångfartyget „Leersum" med en drägtighet af omkring tvåtusen tons att från Burntisland eller Methil till Stockholm öfverföra en last stenkol mot en frakt af sex shillings 9 pence per ton, men klaganden beräknat frakten för „Rutland" till allenast fem shilling pr. ton, försäkringsaktiebolaget måtte varda ålagdt att till klaganden utgifva ersättning för fraktskilnaden för „Rutland"s tonnage, ettusen fyrahundra tons, efter 1 shilling 9 pence per ton med etthundratjugutvå pounds tio shillings, motsvarande i svenskt mynt efter en kurs af aderton kronor 23 öre tvåtusen tvåhundratrettiotre kronor 18 öre;

att dispachören i den 1. November 1899 utgifven dispache yttrat, att *då* intet annat fartyg blifvit tidsbefraktadt att intaga ångaren „Rutland"s turer, hvadan tidscertepartiet för sistnämnda ångare icke kunde, såsom försäkringsbrefvet stadgade, läggas till grund för blifvande haverireglering, utan skilnaden mellan den för ångaren „Rutland" beräknade kolfrakten och den med ångaren „Leersum" öfverenskomna måste utgöra grunden för bestämmande af försäkringsaktiebolagets ersättningsskyldighet, *då* klaganden genom inlemnade köpekontrakter visat, att klaganden af firman D. M. Stevenson & Co. i Glasgow köpt dels den 23. Mars 1899, bland annat, omkring femtusen tons Cowdenbeath ångkol efter ett pris under månaderna April—Juni af tio shillings 9 pence per ton fritt ombord i Burntisland eller Methil och dels den 16. Februari samma år omkring ettusen fyrahundra till ettusen sexhundra tons ångkol af samma sort att skeppas i April efter ett pris af femton shillings 9 pence per ton cif Stockholm, och det sålunda ansåges vara styrkt att kolfrakten från Skottland på våren 1899 utgjort skilnaden mellan dessa begge priser eller fem shillings per ton och att i öfverensstämmelse härmed klaganden kalkylerat sina försäljningar, *då* skilnaden mellan den beräknade frakten per „Rutland" och den med ångaren „Leersum" överenskomna följaktligen uppginge till en shilling 9 pence per ton och för en resa med ångaren „Rutland" om ettusen fyrahundra tons utgjorde etthundratjugutvå pounds tio shillings, efter 18 : 23 motsvarande tvåtusen tvåhundratrettiotre kronor 18 öre, och *då* slutligen försäkringsaktiebolaget icke åberopat någon omständighet, som kunde förringa klagandens rätt til ersättning, funne dispachören klaganden berättigad att för den fordrade fraktförlusten af försäkringsaktiebolaget utfå ersättning; och hade med tillämpning häraf försäkringsaktiebolaget att till klaganden i ersättning för fraktförlust genom ångaren „Rutland"s ifråga-

varande haveri utgifva tvåtusen tvåhundratrettiotre kronor 18 öre; med tillägg af dispachörens arfvode för dispachen, enligt taxa, etthundra kronor eller sålunda tillhopa tvåtusen trehundratrettiotre kronor 18 öre;

att Rådstufvurätten, hvarest försäkringsaktiebolaget klandrat dispachen, enligt öfverklagade utslaget yttrat, att enär försäkringsaktiebolag enligt assurancepolicens lydelse icke kunde anses hafva åtagit sig ersättningsskyldighet till klaganden för annan förlust än den, som vållades genom tidsbefraktning af annat fartyg, föranledd af ångaren „Rutland“s totalförlust eller genom svårare haveri orsakade längre uppehåll — hvilken uppfatning jemväl vunne stöd af assurancepremiens belopp; men med hänsyn til det korta uppehåll i ångarens verksamhet, som af haveriet föranledts och hvarunder ej heller befraktning egt rum, samt öfriga — af dispachören utredda förhållanden, genom haveriet ej kunde anses hafva vållats sådan skada, som i försäkringsaftalet afsåges; förty pröfvade Rådstufvurätten, med upphäfvande af den klandrade dispachen, skäligt befria försäkringsaktiebolaget från ersättningsskyldighet för den klaganden genom ifrågavarande haveri tillskyndade skada samt förordnade, att parterna, hvilka begge påkallat dispachen, skulle med femtio kronor hvardera godtgöra dispachören arfvode för densammas upprättande; hvarjemte Rådstufvurätten förpligtade klaganden såsom tappande part att till de särskilda ledamöterna i Rätten, Grosshandlarne Ludvig Peyron och Johan Lovén samt Generalkonsuln Albert Starck, utgifva ersättning med trettiosju kronor åt hvar och en samt i godtgörelse för kallelser tre kronor;

deri klaganden i underdånighet yrkat ändring, hvaröfver försäkringsaktiebolaget i underdånighet förklarat sig;

med Kongl. Majt.s Högsta Domstol beslutet; Gifvet Stockholms Slott den 25 Juni 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit Sig föredragas ofvanberörda underdåniga besvär och finner ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag; skolande klaganden godtgöra försäkringsaktiebolaget dess förklaringskostnad hos Kongl. Majt. med etthundra kronor jemte hvad till lösen af Kongl. Majt.s utslag åtgår. Det vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

Under Kongl. Majt.s Sekret. *Ivar Ernberg.*

NORGES SJOFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 22	Aargang I	1900

78.

Dom, afsagt af Breviks Sjøret den 14de Juli 1900.

Dampskib „Halden"s Rederi

mod

Dampskib „Grenmar"s Rederi.

Et Dampskib, hvis Cirkulationspumpe var kommet i Uorden, men som dog kunde bevæge sig ved egen Maskine, lader sig — for ikke at resikere yderligere Maskinskade — indbugsere til Kragerø af et mødende Passagerdampskib, som derved forsinkedes i sin Rute $1^1/_2$ Time. Retten antog ikke Bjergning at foreligge, idet det beskadigede Skibs Stilling ikke ansaaes farlig; men tilkjendte det bugserede Skib Kr. 1000 for Assistance, bl. a. under Hensyn til, at det gik i fast Post og Passagerrute og havde mange Passagerer ombord.

Citanten i nærværende Sag, Dampskibet „Halden"s Rederi, har sagsøgt Indstævnte, Dampskibet „Grenmar"s Rederi, til Betaling af Bjergeløn for at have indbjerget „Grenmar", der havde lidt Maskinskade, til Kragerø, og efterat Forligsmægling af Retten forgjæves er anstillet mellem Parterne, begjæret Bjergelønnens Størrelse fastsat af Retten.

Indstævnte har protesteret mod, at der her foreligger Bjergning og mener, at Citantskabet alene tilkommer Godtgjørelse for ydet Assistance med Indslæbningen.

Der er af begge Parter optaget Sjøforklaringer, der er fremlagt i Retten.

Efter det af Dampskibet „Grenmar“ under Sjøforklaringen fremlagte Journaluddrag anføres, at Skibet afgik den 26de Juni fra Kiel med Lods ombord bestemt til Southampton og lastet med Is. Kl. $7^1/_2$ passeredes Kragerø. Kl. omtrent 8 Morgen, da Skibet befandt sig mellem Stangskjær og Fjordboen, blev Maskinen pludselig sagtnet. Kapteinen blev da af Maskinisten underrettet om, at noget var iveien med Maskinen, antagelig Cirkulationspumpen. Skibet fortsatte udover med sagte Fart og kvitterede Lodsen. Da Skibet var kommen omtrent tvers af søndre Kost paa Revet, kom Maskinisten op og forklarede, at Cirkulationspumpen ikke havde vandet, og at han ei turde fortsætte. Paa Kapteinens Forespørgsel, om han kunde holde Maskinen gaaende tilbage til Kragerø, svaredes bekræftende, og Skibet blev derefter svinget rundt og Kursen sat tilbage til Kragerø med sagte Fart. Vinden var OSO. løi og næsten stille. Da Skibet var i Farvandet mellem Fladskjærene og Stangboen, passerede Dampskibet „Halden“ for vestgaaende. Da „Grenmar“ var kommen i frit Farvand udenfor Fare mellem Stangskjær og Strømtangen Fyr og tvers af Rødskjær, blev Maskinen stoppet ifølge Ordre af Kapteinen af Frygt for, at den øvrige Maskine kunde blive beskadiget.

Dampfløiten blev sat igang for at tilkalde „Halden“. Denne svingede strax rundt og kom tilbage og erklærede sig paa Forespørgsel villig til at assistere, hvorpaa den slæbte „Grenmar“ ind til Kragerø. Slæbningen varede henved 1 Time. Der blev ikke truffet nogen Aftale om Slæbningen.

I det af Dampskibet „Halden“s Rederi fremlagte Journaluddrag er intet anført angaaende „Grenmar“s Stilling, da Slæbningen paabegyndtes. Derimod har Kapteinen under Sjøforklaringen udtalt, at Skibet da laa stille mellem Skjærene, og at Strømmen gik i vestlig Retning. Der var ikke i Øieblikket nogen paatrængende Fare for Skibet, der var kun svag Dønning. Efter Kapteinens Mening vilde Vind og Strøm have ført „Grenmar“ mod Skjærene, fra hvilket det befandt sig i 100 à 150 Favnes Afstand. 1ste Styrmand har som 1ste Vidne udtalt, at Skibet befandt sig ca. 3 Kabellængder fra Skjærene, da det antraffes. Lodsen, 3die Vidne, udtaler, at det laa omtrent en Skibslængde (paa Indsiden) fra Fjordboen. Han lagde ikke Mærke til, hvorledes Strømmen gik. Han ansaa ikke „Grenmar“s Stilling farlig i Øieblikket. Der er endvidere oplyst, at „Halden“ ved Anledningen foruden Post havde mange Passagerer ombord.

Den hele Forsinkelse for „Halden" var 1½ Time. „Halden" er oplyst at have en Veritastaxt af Kr. 132,000 og at være assureret for Kr. 120,000, og „Grenmar" at være assureret for Kr. 70,000.

Sagsomkostninger er ikke paastaaet af nogen af Parterne.

Retten finder, efter hvad der er oplyst, at Dampskibet „Grenmar" ikke var udsat for nogen Fare i det Øieblik, Slæbningen paabegyndtes. Skibet befandt sig nemlig paa Indsiden af Skjærene, det var smult Vand og liden Vind. Skibets Maskine var, om end beskadiget, ikke fuldstændig ubrugelig, saa Skibet ved egen Hjælp kunde komme bort fra Skjærene og ialfald hen til en sikker Ankerplads, hvorfra Bugserhjælp kunde tilkaldes fra Kragerø. At Skibet standsede var, fordi det ønskede at tilkalde „Halden"s Assistance, men ikke fordi det ikke kunde bevæge sig. Idet Skibet saaledes maa antages ikke at være hindret fra ved egen Hjælp at bringe sig i fuldstændig Sikkerhed, foreligger der efter Rettens Mening ingen Nødstilstand, der skulde bevirke, at der her foreligger Bjergning, hvorfor „Halden" alene antages at tilkomme Godtgjørelse for ydet Assistance. Denne Godtgjørelse antager Retten bør ansættes til Kr. 1000, idet man ved Ansættelsen har taget Hensyn til de store Værdier, hvorom det her var Spørgsmaal, til at Dampskibet „Halden" gik i fast Passager- og Postrute og havde mange Passagerer ombord, samt til, at det maatte antages at være af Interesse for „Grenmar" til Undgaaelse af Forsinkelse saa snart som mulig at komme til Havn og faa Maskinskaden repareret.

Overensstemmende hermed afgives saadan

Kjendelse og Skjøn:

Indstævnte, Dampskibet „Grenmar"s Rederi, bør til Dampskibet „Halden"s Rederi betale Godtgjørelse for den 26de Juni d. A. ydet Assistance med Indslæbning af Dampskibet „Grenmar" til Kragerø Havn med Kr. 1000 — et Tusinde Kroner.

Sagens Omkostninger ophæves.

At udredes inden 3 — tre — Dage efter nærværende Kjendelses lovlige Forkyndelse under Exekutions Tvang.

Retten hævet.

F. Gløersen. *Z. Christensen.* *H. O. Hansen.*

79.

Dom, afsagt af Rønne Kjøbstads Søret den 6te Marts 1900.

Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise

mod

Styrmand Theodor Hansen som fungerende Fører af Bark „Holmestrand“.

Et Barkskib, der paa Rejse fra Kubikenborg i Sverrig til Tunis med en Ladning Planker og Tømmer havde lidt forskjelligt Havari og var blevet lækt, havde kastet Anker ved Dueodde Rev, men var efter at have stukket Ankrene fra sig — Spillet var beskadiget, saa at det ikke var muligt at faa Ankrene hivede op — lettet og ved egen Hjælp naaet omtrent midtvejs mellem bemeldte Rev og Rønne, hvor det blev taget paa Slæb af en Bjergningsdamper og indbragt til Rønne Havn. Bjergelønnen fastsattes af Rønne Søret til 2500 Kr. under Hensyn til, at Barkskibets Sejlads paa Grund af dets og Sejlenes ramponerede Tilstand og Mangel paa Ankere ikke var uden Fare, og under Hensyn til det bjergedes Værdi, nemlig Skibet 5000 Kr. og Ladningen ca. 31,000 Kr. Nogen egentlig Nødstilstand erkjendtes ikke at have været tilstede.

Under nærværende Sag, hvori Forlig har været prøvet, søger Citanten, Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise i Kjøbenhavn, Indstævnte, Styrmand Theodor Hansen, fungerende Fører af det i Holmestrand i Norge hjemmehørende, i Rønne Havn beliggende Barkskib „Holmestrand“, af hvilket Indstævnte, som opholder sig ombord i Skibet og er hjemmehørende i Norge, paa Grund af, at Skibets Fører er afgaaet ved Døden, er Indehaver og Repræsentant for Skib og Ladning til under Tvang af Exekution i nævnte Skib med staaende og løbende Redskaber og øvrigt Tilbehør, Fragt og Ladning at betale 6000 Kr. eller et saadant Beløb, som Retten fastsætter, for at have bjerget Skibet og ført det i Sikkerhed i Rønne Havn med Renter af Beløbet 5 % p. A. fra Stævningens Dato* den 23de December f. A. til Betaling sker samt Sagens Omkostninger skadesløst.

Ifølge Citantens Anbragte ankrede „Holmestrand“ paa Rejsen fra Kubikenborg i Sverrig til Sousse i Tunis med en Ladning Planker og Tømmer, efter at en Braadsø Mandagen den 4de December f. A. havde brækket Styrbords Vandring og slaaet Skylightet i Stykker og tilføjet Skibets Fører en saadan Læsion, at han maatte bæres ned i Kahytten, den paafølgende Dags Eftermiddag paa 14 Favne Vand udfor Dueodde Rev for at skaffe Lægehjælp til Kapteinen. Denne døde imidlertid om Aftenen, forinden Lægehjælp var erholdt. Under Sejladsen trak

Skibet Vand, saa at der et Par Timer efter, at det var kommet til Ankers, fandtes 36 Tommer Vand i Lasten. Ved et Onsdagen den 6te December om Morgenen afholdt Skibsraad blev man enig om, at Skibet ikke var sødygtigt, da det var læk, laa med begge Ankere ude og Spillet beskadiget, saa at det ikke var muligt at faa Ankrene lettede. Skibsraadet fandt det derfor nødvendigt at søge Assistance for at komme i nærmeste Havn, og der blev derfor sat Flag til efter Assistance fra Land. Efter at der med Bistand af 2 Mand fra en Baad, som fra Land kom ud til Skibet, var forsøgt paa at hive paa Bagbords Ankerkjætting, blev Baaden sendt i Land for at hidkalde Assistance fra en Damper.

Kl. 3 om Eftermiddagen kom Citantens Bjergningsdamper „Skandinavien", der laa i Nexø Havn, op imod „Holmestrand", og Indstævnte begav sig ombord i „Skandinavien", hvis Fører tilbød at slæbe „Holmestrand", hvis denne vilde stikke Ankrene og Kjættingerne fra sig, til Rønne. Dette vilde Indstævnte ikke, hvorfor det, da Mørket faldt paa, blev besluttet at vente til den paafølgende Morgen, til hvilken Tid det blev aftalt, at „Skandinavien" igen skulde indfinde sig. Den næste Dag, den 7de December, var Søen saa urolig, at Skibet undertiden satte Bakken under Vand. Kl. 8 sprang en den ene Ankerkjætting paasat Trosse, og samtidig rutsjede Styrbords Kjætting ud og tog Spilklubben rundt med sig, og det besluttedes da at stikke Kjættingerne med Ankrene fra sig for muligen at redde Skib og Last.

Paa Grund af Storm og høj Sø kunde „Skandinavien" ikke Torsdag Morgen komme ud af Nexø Havn, og skønt den havde observeret, at „Holmestrand" havde stukket Ankrene fra sig og var gaaet under Seil og maatte formodes at trænge til Assistance, maatte den blive liggende i Havnen. Opad Formiddagen lagde Vejret sig imidlertid noget, og Kl. $11^1/_2$ Formiddag gik „Skandinavien" ud af Nexø Havn og naaede Kl. $1^1/_2$ paa Siden af „Holmestrand", hvis Besætning for anden Gang forlangte, at Bjergningsdamperen skulde antages til Assistance for at faa Skibet bragt i Havn. Indstævnte sluttede derpaa med Føreren af „Skandinavien" Akkord om, at denne skulde føre „Holmestrand" til Rønne Havn, og at Bjergelønnen skulde fastsættes af Søretten i Rønne.

Da „Holmestrand" ikke havde nogen Slæber, blev et 10 Toms Kabeltoug fra „Skandinavien" ført ombord i „Holmestrand" og gjort fast ved Fokkemasten, og Kl. 6 Aften ankom „Holmestrand"

til Rønne, hvor det blev fortøjet ved Bolværk. Den om Bjergningen indgaaede Akkord blev først skriftlig affattet, efter at „Holmestrand“ var indkommet og fortøjet i Rønne, da Søen ved Slæbningens Begyndelse var for høj til, at det ene Skib kunde bordes fra det andet.

Citanten gjør nu gjældende, at „Holmestrand“ med Mandskab og Last var udsat for den største Fare, og formener, at der ved Bestemmelsen af Bjergelønnen vil være at tage Hensyn hertil og til, at „Skandinavien“ er særligt udrustet og udstationeret til Bjergning af Skibe i Nød, at den med Materiel har en Værdi af 70,000 Kr., at „Holmestrand“ i den nærværende Tilstand har en Værdi af 5 à 6000 Kr. og dens Ladning af 30 til 35,000 Kr., og at „Skandinavien“ udsattes for en betydelig Fare ved under de foreliggende Forhold at gaa ud af Nexø Havn. Indstævnte har herimod gjort gjældende, at „Holmestrand“s Stilling ikke var saa vanskelig som af Citanten anført, og at Forholdene navnlig paa den Tid, da „Skandinavien“ tog „Holmestrand“ paa Slæb vare saa gunstige, at „Holmestrand“ ikke kunde siges at være stedt i Fare. Skibet var vel læk, saa at der en Gang fandtes 28 Tommer og en anden Gang 36 Tommer Vand i det, men det var under Sejlads i høj Sø, og Lækken var ikke værre, end at Skibet, hvis Pumpegreier var i Orden, kunde holdes læns, og da Skibet derhos havde Trælast, var der fra den Side intet i Veien; og efter at Skibet var kommet til Ankers udfor Dueodde i Læ af Landet, trak det ikke meget Vand, og Stillingen den 6te December var ikke farlig, hvilket blandt andet fremgaar deraf, at Indstævnte i en Pram kunde ro hen til „Skandinavien“ og borde den.

Da der ikke kunde opnaaes Overenskomst, fordi Damperens Fører ikke vilde efterkomme Indstævntes Anmodning om Hjælp til at faa Ankrene hivet op, men forlangte, at Indstævnte skulde stikke dem fra sig, blev der intet af Slæbningen denne Dag, men Damperen gik tilbage til Nexø, hvad den sikkert ikke vilde have gjort, hvis der var nogen Fare for „Holmestrand“. Uagtet „Skandinavien“ havde lovet at komme igen i Dagningen den næste Dag, kom den først Kl. 2 Eftermiddag, og „Holmestrand“ havde da stukket sine Ankre fra sig og lettet, og „Skandinavien“ traf den underveis mellem Dueodde Rev og Rønne i Læ af Bornholm under Sejl i smult Vand uden Fare og kunde ved egen Hjælp være naaet ind til Rønne eller til en anden Havn, og Indstævnte formener, at „Holmestrand“ ville være naaet Rønne, forinden

„Skandinavien“ naaede den, hvis den ikke en Tid havde holdt det gaaende noget Vest for Dueodde for at afvente en Baad fra Snogebæk for at tage et Par der hjemmehørende Fiskere i Land, som vare komne ombord om Morgenen.

Under Sejladsen havde „Holmestrand“ Forbindelse med Dampskibet „William“ af Gøteborg uden at anmode den om Assistance, og Indstævnte formener, at det ogsaa fremgaar heraf, at der ikke har været nogen Fare paa Færde. Indstævnte benægter endvidere, at Forholdene ved Nexø Havn vare til Hinder for, at „Skandinavien“ kunde gaa ud strax om Morgenen, samt at der, da „Skandinavien“ naaede „Holmestrand“, var saa høj Sø, at det ene Skib ikke skulde kunne borde det andet, og at der af den Grund ikke blev sluttet nogen skriftlig Bjergningskontrakt. Sluttelig benægter Indstævnte, at „Holmestrand“, da den blev tagen paa Slæb af „Skandinavien“, befandt sig i Nød, at dens Sejl vare iturevne, at den befandt sig i Storm eller høj Sø, eller at Skib med Mandskab befandt sig i Fare. Indstævnte gjør paa Grund af sit Foranførte gjældende, at der ikke foreligger en Bjergning, men kun en Slæbning.

Indstævnte protesterer derfor imod, at det paastaaede Beløb eller et tilnærmelsesvis saa højt Beløb tilkendes Citanten, og imod, at Indstævnte tilpligtes at udrede Sagens Omkostninger, og paastaar sig frifunden imod at betale Citanten højst 1200 Kr. og sig tillagt Sagens Omkostninger.

Indstævnte har endelig under Paaberaabelse af Sølovens § 227 opsagt den mellem „Skandinavien“ og „Holmestrand“ indgaaede Kontrakt, saaledes at nærværende Rets Afgjørelse ikke skal anses for endelig, men kan indankes for højere Ret, og saaledes, at der ikke kan paalæggees Indstævnte skadesløse Sagsomkostninger.

Det skal først bemærkes, at den indgaaede Overenskomst mellem Førerne af „Skandinavien“ og „Holmestrand“ først er bleven indgaaet, efter at begge Skibene vare indkomne i Rønne Havn, og at Sølovens § 227 ikke her kan komme til Anvendelse, men at Retten (ikke) skønner, at Overenskomstens Bestemmelse om, at Bjergelønnens Størrelse skal fastsættes af nærværende Søret, ikke udelukker nogen af Parterne fra at indanke denne Rets Afgjørelse for højere Ret.

Efter hvad der foreligger under Sagen, var „Holmestrand“, da den laa til Ankers ved Dueodde Rev, ikke udsat for nogen særlig Fare eller i ethvert Tilfælde ikke i nogen Nødstilstand,

og da „Holmestrand“ efter at have stukket sine Ankere fra sig og efter at være lettet blev taget paa Slæb af „Skandinavien“, var det allerede ved egen Hjælp kommet midtveis mellem Dueodde Rev og Rønne, og der er ingen Grund til ikke at antage, at det vilde kunne have tilbagelagt Resten af Rejsen uden Hjælp, og den Hjælp, som af „Skandinavien“ blev ydet, kan derfor ikke betragtes som en Bjergning, men alene som en Slæbning eller Bugsering.

Da det imidlertid maa erkendes, at „Holmestrand“s Sejlads paa Grund af Skibets og Sejlenes ramponerede Tilstand og Mangel paa Ankere og Slæber ikke var uden Fare, og i Betragtning af det bjergedes Værdi, nemlig Skibet 5,000 Kr. og Ladningen 31,067 Kr. 14 Øre og Sagens øvrige Omstændigheder, findes Bjergelønnen passende at kunne fastsættes til 2,500 Kr., som Indstævnte under Tvang af Exekution i Barkskibet „Holmestrand“ med staaende og løbende Redskaber og øvrigt Tilbehør, Fragt og Ladning, vil have at betale til Citanten med Renter 5 % p. A. fra Stævningens Dato den 23de December f. A., hvorhos han vil have at betale Citanten Sagens Omkostninger skadesløst.

Under Sagen foreligger ingen Overtrædelse af Stempellovgivningen.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Styrmand Th. Hansen, fungerende Forer af Barkskibet „Holmestrand“ af Holmestrand i Norge, for Tiden i Rønne Havn, bør under Tvang af Exekution i nævnte Skib med staaende og løbende Redskab og øvrige Tilbehør, Fragt og Ladning til Citanten, Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise i Kjøbenhavn, betale 2,500 Kr. med Renter 5 % p. A. fra 23de December f. A. til Betaling sker samt Sagens Omkostninger skadesløst.

Dommen at efterkomme inden 3 Dage efter dens lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Olivarius. *P. A. Kofoed.* *H. H. Westh.*

80.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 22de August 1900.

Kaptajn Gleghorn, Fører af Dampskib „Isle of Kent"
(Højesteretsadvokat Halkier).
mod
Handelsfirmaet Carøe & Co.
(Overretssagfører V. Salomonsen).

I Henhold til en paa et Konnossement stemplet Klausul „not responsible for marks" havde Skibets Fører ment sig berettiget til at levere de i Konnossementet nævnte „Bomuldsfrøkager i Sække" uden Hensyn til Mærkerne, saa at vedkommende Konnossementshaver saavelsom de øvrige Modtagere af de i Skibet indladede Bomuldsfrøkager maatte modtage disse i Flæng uden Hensyn til Mærkerne, hvorimod samtlige Modtagere protesterede, idet de forlangte, at de enkelte Partier skulde losses og sorteres i Land, hvis det ikke kunde ske fra Skibet, og at det saa ved Retssag skulde afgjøres, hvem der havde at bære Udgifterne derved: de enkelte Modtagere eller Skibet, hvad saa skete.

Retten frifandt vedkommende Konnossementshaver, idet den udtalte, at den ovennævnte Klausul saameget mindre burde eller kunde forstaaes paa den af Skibets Fører hævdede Maade, som selve Konnossementet, der indeholder en klar Forpligtelse til at levere visse bestemte Varer fra en bestemt Aflader til Konnossementsindehaveren, derved i Virkeligheden vilde blive omtrent meningsløst eller dog selvmodsigende, idet Føreren derefter dog skulde være berettiget til i Stedet at levere denne ganske andre Varer, naar de blot vare af samme Benævnelse, ja endog Varer fra ganske andre Afladere end de opgivne.

Dissenterende Votum blev afgivet af 2 Voterende.

Ved Udfyldelse af en engelsk Blanket til et „net grain" Certeparti, paa hvilken Blanket fandtes trykt foroven Navnene paa 4 Mæglerfirmaer i England og Nordamerika, hvoriblandt Firmaet Watts, Watts & Co. i London og Firmaet Meletta & Stoddart i New Orleans, blev der den 23de December 1898 afsluttet en Befragtningskontrakt mellem Rhederiet Dixon Robson & Co. i England og Firmaet Watts, Watts & Co. som Repræsentanter for „The United States Shipping Co.", ifølge hvilken det det nævnte Rhederi tilhørende Dampskib „Isle of Kent", der opgaves at kunne indtage 4000 units (à 480 lbs.) Majs eller Hvede, skulde afgaa til New Orleans, Galveston eller Pensacola og der for „The United States Shipping Co." efter Ordre af disses Repræsentanter der indtage en fuld Ladning Majs eller Hvede eller andre Varer efter deres Valg samt for en vis Fragt bringe de indtagne Varer til den Havn indenfor en vis Del af Europa,

som nærmere blev opgiven ved Indladningen, og losse dem i den nævnte Havn, saaledes at Ladningen blev at tage fra Skibssiden for Afskibernes Regning og Risiko under Benyttelse af den af Watts, Watts & Co., som skulde afholde Losningsomkostningerne, anviste Agent, og saaledes at Befragterne fik 16 løbende Dage (Søn- og Helligdage undtagne) til Losningen.

I Henhold til den saaledes afsluttede Befragtningskontrakt afgik „Isle of Kent", ført af Kaptajn Gleghorn, efter Ordre til New Orleans, hvor den nævnte Damper derpaa i Januar 1899 indtog en Ladning, bestaaende af to Partier Majs, noget Tømmer, en Del Baller Bomuld samt en stor Mængde Sække med Bomuldsfrøkager fra forskellige amerikanske Firmaer og bestemte — ligesom de øvrige Varer — til forskellige Handlende her. Af de for Bomuldsfrøkagerne udstedte Konnossementer, der maa antages alle at være blevne udfærdigede ved Udfyldelse af en med Skibsmæglerne Meletta & Stoddart's Navn forsynet engelsk Blanket og at være underskrevne af disse for Kaptajnen, var det ene, dateret den 31te Januar 1899, bestemt for Handelsfirmaet Carøe & Co., hersteds, og lød det paa, at der ombord i „Isle of Kent" var indtaget i New Orleans fra Firmaet Lawler & Chaery til Kjøbenhavn til Afladerens Ordre 2771 Sække Bomuldsfrøkager paa tilsammen 643,657 lbs., forsynede med følgende Mærker: 489 Sække med Mærket B., 546 med D., 357 med E., 597 med O. A., 470 med W. A. og 312 med W. I de trykte Bestemmelser paa dette Konnossement var det bl. a. anført, *at* Sækkene, hvis Vægt og Indhold angaves at være ukendt, skulde leveres i Kjøbenhavn til Ordre fra Skibets Takkel, *at* Konnossementet, der ikke maatte undertegnes undtagen for Ladning, der allerede var leveret i Skibets Forvaring, skulde være afgørende Bevis mod Skibet (Skibsejeren) for deres Modtagelse, dog at Skipperen eller Mægleren i Tilfælde af, at nogen Del af Ladningen blev udelukket fra Skibet (blev „shortshipped"), skulde have Ret til at fremsende samme med en anden Damper i Stedet (— dette blev netop Tilfældet med de i nærværende Konnossement opførte 312 Sække med Mærket W. —), *og at* Skibet ikke skulde være ansvarligt for Tab eller Skade bl. a. hidrørende fra Emballagens Utilstrækkelighed eller for Fejl ved eller Utilstrækkeligheden af eller Mangel af Mærker, Numre og Adresser eller for tilfældig Beskadigelse deraf, *samt at* Godset skulde tages fra Skibets Takkel, saasnart det kom for ved Skibets Losning, idet Skipperen eller hans Agent i modsat Fald skulde være berettiget til at klarere

og landsætte Godset og oplægge det i Skur, Pakhus eller paa Kaj for Modtagerens Regning og Risiko. Det omtalte Konnossement var derhos — ligesom formentlig ogsaa de øvrige Konnossementer for de i Skibet indladede Bomuldsfrøkager — forsynet med et iøvrigt kun lidet fremtrædende, som det maa antages ved Underskriften paatrykt Stempel: „Not responsible for marks“, ɔ: „Ikke ansvarlig for Mærker“.

„Isle of Kent“ ankom med den saaledes indtagne Ladning hertil den 9de Marts 1899 og gik efter Foranstaltning af dets herværende, af Firmaet Watts, Watts & Co. opgivne Mægler — som det maa antages: ifølge Forlangende af Modtagerne af Majsen, der udgjorde Hovedladningen — strax ind i Frihavnen, hvor Skibet blev fortøjet ved Midtkajen. Ved Losningens Begyndelse forsøgte man at losse Bomuldsfrøkagerne efter Mærker, da deres Modtagere forlangte dem leverede saaledes, men skal dette hurtig have vist sig ugørligt, fordi de forskellige Mærker vare sammenblandede i Skibet, og der ikke var Plads til at sortere dem ombord eller paa Midtkajen. Da Losningen som Følge deraf gik i Staa, rettede Skibets Mægler en Opfordring til Modtagerne af Bomuldsfrøkagerne om, at de skulde erklære sig enige i, at Frihavnsselskabet, der besørgede Losningen, vel skulde losse Kagerne saa vidt muligt efter Mærker, dog uden at der derved paaførtes Selskabet usædvanlige Omkostninger, og uden at det paadrog sig Ansvar ved deraf følgende Forsinkelse af Losningen, men at de iøvrigt vilde modtage deres Partier uden Hensyn til Mærker, saaledes at der efter endt Udlosning fandt en endelig Vægtregulering Sted for deres Vedkommende i Forhold til den samlede udvejede Vægt af Kagerne i Sække og af beskadigede Kager, Stumper, Smuld og Opfejning. Denne Opfordring blev imidlertid besvaret afslaaende, og Skibets Mægler sendte derpaa den 13de Marts f. A. Modtagerne af Bomuldsfrøkagerne en Skrivelse, hvorved han paa Skipperens Vegne protesterede mod det indtraadte Ophold i disses Losning og gjorde Modtagerne deraf ansvarlige for Overliggedagspenge, saafremt Skibet ikke blev rettidig udlosset (— om Overliggedagspenge overfor den blev der dog slet ikke senere Tale, da Skibet blev opholdt af anden Grund —), idet Mægleren derhos fremhævede, at Skipperen i New Orleans havde nægtet at have noget med de enkelte Mærker at gøre, og at Konnossementerne netop derfor, udover den sædvanlige Klausul om Mærker, var blevet stemplet: „Not responsible for marks“, hvilket betød, at Skibet kun havde at levere Bomuldsfrøkagerne

paa Lønningen uden Hensyn til Mærkerne, og at Konnossementshaverne altsaa ogsaa maatte modtage dem, efter som de fremkom under Losningen, uden Hensyn dertil. Overfor den nævnte Skrivelse protesterede imidlertid bl. a. Firmaet Carøe & Co. under 14de Marts f. A. mod, at „Isle of Kent"s Fører, fordi Konnossementet var stemplet: „Not responsible for marks", skulde have Ret til at levere dem endog andre Afladeres Kager, idet han højst kunde have Ret til at levere de paa de enkelte Modtageres Konnossement opførte forskellige Mærker (for Carøe & Co.s Vedkommende Mærkerne fra Lawler & Chaery) i Flæng, og at, hvis Udleveringen ikke kunde ske saaledes fra Skibet, maatte de enkelte Partier losses og sorteres i Land, saaledes at det senere afgjordes ved Retssag, hvem der havde at bære Udgifterne derved: de enkelte Modtagere eller Skibet. I Henhold dertil overtog saa Skipperen, Kaptajn Gleghorn, at besørge det fornødne, saaledes at Skibet den 14de Marts blev forhalet til Frihavnens Østmole, hvor der fandtes Pakhusrum og Plads til Sortering, og hvor derpaa Frihavnsselskabet paa Skibets Vegne oplossede Kagerne til Pakhus og sorterede dem efter Mærkerne, hvornæst de bleve udleverede henholdsvis til Carøe & Co. og til de øvrige Modtagere, der (— alle paa et Par nær —) havde stillet sig paa samme Maade, ɔ: protesteret mod at modtage Bomuldsfrøkager fra andre Afladere end de i deres Konnossementer opførte, idet de forinden skriftlig havde erkendt, at Spørgsmaalet om, hvorvidt de eller Skibet havde at afholde de dermed forbundne Extraomkostninger, der foreløbig udrededes af Skibet, blev at afgøre ved den i en Sag mod en af dem til Betaling af den ham vedrørende Kvotadel afsagte Dom, der skulde forbinde dem alle.

Overensstemmende dermed har derpaa Kaptajn Gleghorn, som Fører af „Isle of Kent", anlagt nærværende Sag, hvorunder han har paastaaet Firmaet Carøe & Co. tilpligtet at betale 337 Kr. 20 Øre som den paa dem faldende Part af de omtalte Extraudgifter (— ialt 1876 Kr. 92 Øre —) med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 8de August 1899 foruden Sagsomkostninger, idet det i Stævningen strax udtaltes, at Striden, som anført, kun drejede sig om, hvorvidt de Indstævnte ikke havde været pligtige at modtage Bomuldsfrøkager fra andre Afladere end de i deres Konnossement opførte, saaledes at de selv bagefter maatte have at ordne (regulere) Forholdet i saa Henseende med de øvrige Modtagere af Bomuldsfrøkager fra Skibet.

Det indstævnte Firma har paastaaet sig frifundet med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de have erklæret, at de, for at holde det rejste Spørgsmaal rent, slet ikke vilde komme ind paa en Kritik af de enkelte Poster under Extraudgifterne.

Under Proceduren er der af Sagsøgeren produceret Erklæringer fra forskellige Mæglere i New Orleans, der under de ovennævnte Mæglere Meletta og Stoddart, hvorefter det saavel paa Grund af Bomuldsfrøkagernes egen og deres Emballages Beskaffenhed som endnu mere under Hensyn til den Maade, hvorpaa de næsten altid fremkomme der saaledes sammenblandede dels i Jernbanevogne, dels i Pramme til Afskibningsstedet, at det er umuligt at faa dem indladede adskilt efter Afladerne og Mærker, i en Række Aar allerede skal have være Koutume i New Orleans at stemple Konnossementerne for dem med Klausulen „ikke ansvarlig for Mærker“ for derved at frigøre Skibet for alt Ansvar for Mærker, baade fra samme og fra forskellige Afladere, saaledes at Skibet kun bærer Ansvar for Antallet af Sækkene, og at man i New Orleans kun afviger herfra, hvor Afladerne udtrykkelig begære det og erklære sig villige til at bære de med en Sortering inden Indladningen forbundne særlige Udgifter. Endvidere er der under Proceduren fremkommet Erklæringer baade fra Kaptajn Gleghorn og fra „Isle of Kent“s 1ste Styrmand, hvori det udtaltes, at Bomuldsfrøkagesækkene netop ved den her omhandlede Leilighed ankom sammenblandede i Jernbanevognene og afleveredes sammenblandede i Skuret paa Kajen i New Orleans og ligeledes bragtes ombord derfra uden nogensomhelst Sortering, hvorhos Kaptajn Gleghorn i sin Erklæring tilføjede, at Befragternes Agent, Hr. Meletta, paa en Bemærkning fra hans Side havde ytret, at Udgifterne ved en Sortering vilde blive meget store, og at han (Gleghorn) intet havde at gøre dermed, men at deres Agenter vilde træffe Foranstaltning i saa Henseende i Lossehavnen.

Sagsøgeren har i Forbindelse dermed fremhævet, at en Sammenholdelse af Ladningsmanifestet med de her efter Losningen foretagne Opgørelser ogsaa viste, hvor stor en Uorden der havde været ved Afskibningen, men at han, da Klausulen: „Not responsible for marks“ var bleven paaført, ikke havde kunnet modsætte sig, at Konnossementerne bleve underskrevne uden videre. Sagsøgeren har derhos tillige gjort gældende, at Sammenblandingen af Mærkerne i Virkeligheden ikke voldte nogen Ulempe for Modtagerne, da den Slags Varer som Regel vare af samme Værdi

og en Regulering derhos let kunde være sket bagefter, hvorfor ogsaa Modtagere af den Slags Varer her, deriblandt de Indstævnte selv, oftere i de sidste Aar uden videre havde modtaget dem i Flæng uden at kræve Levering efter Mærker, ligesom Sagsøgeren endelig har paaberaabt sig, at Frihavnsselskabet selv modsatte sig Losningen efter Mærker i det den derved fremkaldte idelige Skiften af Modtagernes Vogne, Waggoner og Smaaskibe paa den knappe Plads medførte stor Forsinkelse.

Dette sidste Moment kan imidlertid ikke faa nogen Betydning i nærværende Sag, da de Indstævnte efter det anførte aldeles ikke havde havt nogen Indflydelse paa, at Skibet kom til at losse i Frihavnen og paa det ene eller andet Sted i denne og derfor heller ikke kunne være pligtige at bære Følgerne af, at Frihavnsselskabet gjorde den omtalte Modstand, medens det omvendt tillige maa blive uden Betydning, at Kaptajnen ikke brugte det Middel overensstemmende med Konnossementet at landsætte Varerne, da Frihavnsselskabet maa antages ogsaa at ville have modsat sig dette. Ligeledes findes det at maatte blive uden Betydning for Sagen, at Modtagere af Bomuldsfrøkager her, deriblandt de Indstævnte selv, tidligere i flere Tilfælde have fundet sig i, at saadanne Kager bleve lossede uden Sortering efter Mærker, og det allerede af den Grund, at det ikke mod de Indstævntes Benægtelse er oplyst, at de tidligere Tilfælde, selv om de ikke bagefter maatte have beredt Vanskeligheder, havde været ensartede med det foreliggende, hvad tværtimod efter de Indstævntes Fremstilling ikke havde været saa, idet der i den med „Isle of Kent“ ankomne Ladning netop delvis i Modsætning til tidligere havde været Bomuldsfrøkager af meget forskellig Kvalitet og Værdi, ligesom der ogsaa maa gives de Indstævnte Medhold i, at de slet ikke vare sikrede ved Sagsøgerens Henvisning til Regulering bagefter mellem Modtagerne indbyrdes, som det ingenlunde var givet kunde fremtvinges, og hvorved det derhos heller slet ikke var givet, at de vilde kunne faa de i Konnossementet særlig opførte Varer.

Ligesom dernæst det i Begyndelsen af nærværende Dom omtalte Certeparti mellem „Isle of Kent“s Rhederi og „The United States Shipping Co.“ heller ikke sees at kunne faa nogen Betydning for Sagen, da det slet ikke vedkom Afladerne af Varerne, der maa antages at have afsendt disse hver for sig som Stykgods, rimeligvis efter direkte eller indirekte Aftale med Mæglerne Meletta & Stoddart som Repræsentanter i New Orleans for det

nævnte „Shipping Co.“, saaledes er der i Virkeligheden ikke oplyst noget nærmere under Sagen om, hvorledes Forsendelsen navnlig af Bomuldsfrøkagerne fra de forskellige Afladere til New Orleans, deres Behandling og deres Indladning der er foregaaet og hvilken Rolle særlig Firmaet Meletta & Stoddart derved har spillet, og der findes derfor heller ikke at kunne tillægges de oven omtalte Erklæringer af Kaptajn Gleghorn og hans 1ste Styrmand i saa Henseende videre Betydning, medens der omvendt ikke er tilstrækkelig Grund til at komme ind paa Forstaaelsen af den ubeviste Udtalelse, som Hr. Meletta ifølge Kaptajn Gleghorns Erklæring skulde være fremkommen med. Endelig findes der ikke at kunne tillægges den Koutume, som ifølge den paaberaabte Erklæring fra forskellige Mæglere i New Orleans i de senere Aar skal have udviklet sig der — selv Rigtigheden af samme, der iøvrigt bestemt er benegtet af de Indstævnte og slet ikke er bevist, forudsat — nogen Betydning i og for sig over for de Indstævnte, og det eneste afgørende Spørgsmaal i Sagen bliver derfor det, hvorledes den Konnossementet paastemplede Klausul: „not responsible for marks“ er at forstaa og hvilken Vægt der maa tillægges samme.

Den nævnte Klausul er nu i og for sig uklar, idet den efter selve Ordene slet ikke behøver at indeholde mere end en Gentagelse og Indskærpelse af den allerede i Konnossementets trykte Bestemmelser optagne, ovenfor citerede Forskrift om, at Skibet ikke var ansvarligt for Fejl ved eller Utilstrækkeligheden af eller Mangler af Mærker, Numre osv. eller tilfældig Beskadigelse af disse. Og, ligesom der nu naturligen ikke bør tillægges saadanne, det almindelige Ansvar begrænsende Klausuler nogen mere omfattende Betydning, end der nødvendig følger af Ordene, og ligesom der intet er oplyst, hvorefter de Indstævnte særlig burde have tillagt den omtalte Klausul den af Sagsøgeren hævdede Betydning, saaledes findes den her omhandlede Klausul saa meget mindre at burde eller kunne forstaas paa den af Sagsøgeren hævdede Maade, som selve Konnossementet, der forinden indeholder en klar Forpligtelse til at levere visse bestemte Varer fra en bestemt Aflader til Konnossementsindehaveren, derved i Virkeligheden vilde blive omtrent meningsløst eller dog selvmodsigende, idet Kaptajnen derefter dog skulde være berettiget til i Stedet at levere denne ganske andre Varer, naar de blot vare af samme Benævnelse, ja endog Varer fra ganske andre Afladere end de opgivne, hvis Varer mulig endog slet ikke vare ombord, jfr. Sølovens §§ 144 og 145, hvad der vilde være yderst betænkeligt.

Omvendt maa der vel gives Sagsøgeren Medhold i, at de Indstævnte ikke kunde være berettigede til at fordre alle de til dem bestemte Kager fra samme Aflader eller endog blot alle Sækkene af ét Mærke uden videre leverede samlede paa éngang, men, da de Indstævnte heller ikke ses at have forlangt dette, jfr. deres ovenciterede Skrivelse af 14de Marts f. A., er der ingen

Grund til at komme ind paa, hvilke Følger et saadant Forlangende kunde have medført.

I Henhold til det anførte vil Sagsøgeren selv have at bære de i Sagen omhandlede Extraudgifter, og de Indstævnte ville derfor blive at frifinde, saaledes at der tillægges dem 200 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Handelsfirmaet Carøe & Co. bør for Tiltale af Sagsøgeren: Kaptajn Gleghorn som Fører af S/S „Isle of Kent" frie at være, og bør Sagsøgeren betale dem 200 Kr. i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

N. Madvig. J. Breininger. Karl Fredriksen.

Dissenterende Votum i Søsag Nr. 30/1899.

Vi undertegnede tvende Medlemmer af Retten kunne ikke tiltræde det Resultat, hvortil de tre andre Voterende ere komne, men finde tvertimod, at de Indstævnte bør dømmes til at betale Sagsøgeren de paastævnte 337 Kr. 20 Øre med Renter og 200 Kr. i Sagsomkostninger.

Vi ere nemlig af den Mening, at det maa anses for givet, at der virkelig existerer en saadan Koutume i New Orleans som den af Sagsøgeren paastaaede, og at den Konnossementet paastemplede Klausul: „not responsible for marks" netop kun skulde betegne, at Bomuldsfrøkagerne ikke af Modtagerne kunde fordres leverede sorterede efter Mærker eller Afladere, og vi mene endvidere, at de indstævnte burde være bekjendte med, at der existerede en saadan Koutume paa Afskibningsstedet, og at Fordringen om en saadan Sortering vilde medføre større Udgifter for Afladerne, samt at de altsaa, naar de mente at kunne forlange Kagerne leverede med Sortering efter Afladere og Mærker, burde have vægret sig ved at modtage et Konnossement stemplet med den anførte Klausul, som netop maatte antages at tilsigte Afskæring af et saadant Forlangende, og at de derfor omvendt ved at modtage Konnossementet med det nævnte Stempel maatte gøre sig klart, at de selv vilde have at foretage det nødvendige sammen med de andre Ladningsmodtagere for desuagtet at opnaa den af dem ønskede Sortering og altsaa ogsaa vilde have at bære de dermed følgende Udgifter.

H. V. Petersen. Gustav Hecksher.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 23	Aargang I	1900

81.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 22de August 1900.

Føreren af S/S „Isle of Kent", Kaptajn J. W. Gleghorn
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab
(Overretssagfører L. Simonsen).

Under et Dampskibs Losning i Kjøbenhavns Frihavn, i hvilken vedkommende Skib var gaaet efter den største Ladningsmodtagers Forlangende — Losningen der er forbeholdt Selskabet — blev Losningen afbrudt ved en Streike af Havnearbeiderne, som besørger alt Losningsarbeide der for Frihavnsselskabet; herved blev Skibets Losning, der skulde have været tilendebragt 22. Marts, først sluttet 8. April. Skibets Fører anlagde Sag mod Frihavnsselskabet til Betaling af Godtgjørelse herfor, og blev dette dømt. I Dommen udtales, at Frihavnsselskabet ikke kunde fritages for at bære Tabet ved Skibets forsinkede Losning, fordi en Streike overhovedet ikke kan ansees som en saadan ganske uforudseelig, uovervindelig Hindring (force majeure, vis major), at den ene Part i et gjensidigt Forhold, for hvem Streiken indtræffer, skulde blot paa Grund af samme uden enten særlig Bestemmelse i Lovgivningen eller særlig Overenskomst kunne frigjøre sig for det ham ellers overfor den anden Part paahvilende Ansvar og for det derved opstaaende Tab overfor Modparten.

Der afgaves dissenterende Votum af 2 af de voterende.

Den 23de December 1898 blev der ved Udfyldelse af en trykt engelsk Blanket i England oprettet et saakaldet „net grain"

Certeparti mellem en Repræsentant for Rederne af den der hjemmehørende S/S „Isle of Kent“, ca. 1961 netto Registertons drægtig og garanteret til 4000 Enheder à 480 lbs. Majs eller Hvede, samt Mæglerne Watts, Watts & Co. som Repræsentanter for „The united states shipping Co.“, ifølge hvilket den nævnte Damper snarest skulde afgaa til New Orleans eller en af et Par andre opgivne nordamerikanske Havne og der for det nævnte Co.s (de nævnte Befragteres) Leverandører indtage en fuld Ladning Majs eller Hvede, eller hvilke andre Varer inden for visse Grænser Befragterne maatte afskibe i Stedet, samt for en nærmere bestemt Fragt afgaa med dem til og losse dem i en Havn i Europa inden for visse Grænser, som nærmere blev at opgive. Blandt de mange andre i Certepartiet indeholdte Bestemmelser og Klausuler skal det her kun anføres, *at* Befragterne skulde have 16 løbende Dage (Søn- og Helligdage undtagne) til Ladning og Losning, regnet fra 24 Timer efter Ankomsten, og at Befragterne, hvis Ladningen ved deres Fejl ikke blev leveret og losset inden for den Tid, skulde betale 4 d. pr. Nettoregisterton for hver Overliggedag ud over den Tid, *at* Ladningen skulde bringes til og føres fra Skibssiden for Kjøbmændenes Regning og Risiko, *at* Føreren skulde undertegne Konnossementerne, som de presenteredes ham, uden Skade for Certepartiet, *at* Tab, Skade eller Ophold ved Himlens Magt eller ved en Mængde opregnede Omstændigheder, derunder Streiker eller Arbejdsstandsninger eller „lock outs“ af Sømænd eller Landarbeidere, delvise eller paa anden Maade, og Følgerne deraf, selv om disse Omstændigheder hidrørte fra Førerens eller Mandskabets Fejl, samt hvilkesomhelst andre extraordinære Tildragelser uden for begge Parters Kontrol altid skulde være gensidig undtagne, *og* endelig *at* Mæglerne Watts, Watts & Co. paa Befragternes Vegne bl. a. skulde bestemme, hvem der skulde være Skibets Agent i Lossehavnen.

„Isle of Kent“ blev i Henhold til det nævnte Certeparti beordret til New Orleans, hvortil Skibet ankom sidst i Januar 1899, og hvor det indtog en Ladning dels af Majs (løst i Skibet), dels af Bomuldsfrøkager, Olie, Bomuld, Træ osv. fra en Mængde forskjellige Afskibere, om hvis Forhold til dem, der ifølge Certepartiet havde fragtet Skibet, der intet foreligger, medens det er givet, at samtlige de indladede Varer vare bestemte til en Del forskjellige Ladningsmodtagere her, som ikke ses at være traadte i noget direkte Forhold til selve Skibets Befragtere. De paa Kaptajnens Vegne for Varerne udstedte Konnossementer

maa imidlertid alle antages at have været udfærdigede ved Udfyldning af ganske ens trykte engelske Blanketter, i hvis Klausuler det bl. a. var udtalt, *at* Skibet ikke var ansvarligt for Tab eller Skade, der opstod af forskellige Grunde, derunder Streiker eller Arbeidsstandsning, *og at* Skibet var berettiget til at begynde Losningen 24 Timer efter Ankomsten, saaledes at Varerne modtoges fra Skibstallien direkte, som de fremkom ved Losningen, idet Føreren eller hans Agent i modsat Fald var berettiget til at landsætte eller oplægge Varerne i Pakhuse eller paa Kaj osv. for Modtagernes Regning og Risiko.

Det er givet, at Skibet indtog sin Ladning i New Orleans i 5 Dage, og blev derfor det oven omtalte Certeparti før Skibets Afgang den 4de Februar f. A. forsynet med Paategning om, at der var 11 løbende Dage (Søn- og Helligdage undtagne) tilbage til Ladningens Losning.

Den 9de Marts 1899 ankom „Isle of Kent“, hvis Fører var Kaptajn J. W. Gleghorn, til Kjøbenhavn, og, da den Forretning her, som skulde modtage den største Del af Majsladningen, hvilken Del derhos udgjorde over Halvdelen af hele Skibets Ladning, havde meddelt til den af Mæglerne Watts, Watts & Co. paapegede Mægler hersteds for Skibet, at Forretningen krævede, at Losningen skulde foregaa i den herværende Frihavn, jfr. Sølovens § 114, beordrede han Skibet til at gaa derind, hvor det blev fortøjet ved Midtermolen, saaledes at det var losseklart den 10de Marts om Morgenen, og den 11te s. M. tilskrev den paagældende Mægler Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab et Brev, hvori han stadfæstede en forudgaaende Meddelelse om, at „Isle of Kent“ havde 11 løbende Dage (Søn- og Helligdage undtagne) til Losning af hele Ladningen, og at disse Dage, der begyndte at løbe den 10de Morgen, altsaa udløb den 22de Marts Aften (den 12te og 19de Marts vare Søndage), hvorhos han bad Selskabet som Stevedore paase, at Losningen tilendebragtes rettidig.

Efter at Losningen havde varet et Par Dage, opstod der Uenighed med Hensyn til den Del af samme, der angik Bomuldsfrøkagerne, idet de forskellige Modtagere af disse vare utilfredse med, at Kagerne, der skulle have været indladede sammenblandede uden Hensyn til de forskellige Afladere og Mærker, ogsaa bleve lossede og udleverede til Modtagerne uden Adskillelse og Forskel i saa Henseende, fordi en Sortering af dem efter Mærker m. m. strax paa Stedet efter en skriftlig Udtalelse af selve Frihavnsselskabet vilde have været i alt Fald meget van-

skelig og forbunden med forholdsvis betydelige Udgifter og forsinket Losningen uforholdsmæssig, og denne Uenighed medførte, at Kaptajn Gleghorn den 14de Marts rettede en Anmodning til Frihavnsselskabet om i Skibets Navn og for dets Regning at oplægge Frøkagerne i Selskabets Pakhus, saaledes at de bleve sorterede under Losningen efter Mærker, inden de udleveredes til de paagældende. I den Anledning tilskrev Selskabet den 15de Marts f. A. Skibets Mægler, at det i Anledning af Kaptajnens Anmodning om at oplægge Skibets Last *og* Bomuldsfrøkager i Pakhus til Sortering efter Mærker havde modtaget hans Indestaaelse for Betalingen deraf, og Skibet blev saa strax derpaa efter Aftale forhalet til Frihavnens Østmole, hvor der var den fornødne Pakhusplads, og hvor saa hele Losningen fortsattes i de følgende Dage (Spørgsmaalet om den endelige Afholdelse af Udgifterne ved nævnte Oplægning og Sortering forbeholdtes afgjort under en særlig Retssag mellem Skibet og Modtagerne af Bomuldsfrøkagerne, hvilken Sag senere blev anlagt).

Den 18de Marts indtraadte der imidlertid en fuldstændig Afbrydelse af hele Losningen, der bevirkedes ved, at Havnearbeidernes Forbund, som besørgede omtrent alt Losningsarbeide i Frihavnen for Frihavnsselskabet, da erklærede Streike, hvad der var fremkaldt ved et Forslag fra Selkabets Side, hvorom det samme Dag havde gjort Opslag, og som gik ud paa at slutte faste Aarskontrakter af et vist nærmere Indhold med den større Del af de faste Arbejdere i Frihavnen. Den saaledes udbrudte Streike sluttedes først endelig ved en gensidig Overenskomst den 9de eller 10de April f. A., og, omend Arbejdet med Losningen af „Isle of Kent" kun var fuldstændig standset i de første Par Dage fra den 18de Marts og det derefter var blevet genoptaget dels med Hjælp indtil en vis Grad af Skibets Besætning, dels med Benyttelse af en ikke ringe Del af Frihavnens egne Funktionærer og dels endelig ved Hjælp af Folk, som af Selskabet efterhaanden bleve antagne extra i stigende Tal, saa at der tilsidst arbejdede ca. 60 Personer ved Losningen, hvoraf henved 40 i Land (— til Skibets forsvarlige Losning skulde der efter Opgivende normalt behøves ca. 80 Mand, hvoraf ca. 50 i Land —), lykkedes det dog først at fuldende Skibets Losning den 8de April f. A. ved Middagstid. Det skal i Forbindelse hermed bemærkes, at Kaptajnen paa „Isle of Kent" vel den 22de Marts skriftlig havde tilbudt Frihavnsselskabet selv at udføre Skibets Losning med Rhederiets egne Lossefolk, som vilde blive oversendte hertil

uden Ophold, hvis Selskabet gik ind derpaa, men at dette, trods at Selskabet maa antages mundtlig at have givet bejaende Svar derpaa, ikke førte til noget, fordi der ingen Lossefolk blev sendt hertil af Rhederiet.

Selve den 22de Marts havde Kaptajnen tillige tilskrevet Frihavnsselskabet, at Skibets Liggedage udløb samme Dag Kl. 6 Eftermiddag (— se tidligere —), og at han vilde gøre Selskabet ansvarligt for Losningens Forhaling og kræve Godtgørelse til en Rate af 4 d. pr. Registerton for Skibets Ophold hver 24 Timer der udover, hvad Selskabet imidlertid samme Dag besvarede gennem Skibets Mægler ved en Henvisning dels til en Cirkulærskrivelse fra Selskabet af 11te April 1896, der bl. a. i sin Tid var tilsendt ham, dels til Bestemmelserne i dets Driftsreglement og Taxter, hvorom nærmere nedenfor. Der fremkom derefter ikke yderligere Udtalelser i saa Henseende, før Skibet var udlosset, da dets Mægler paa Kaptajnens Vegne tilstillede Selskabet en Nòta paa Overliggedagspenge beregnet for 17 Dage til et Beløb af 13 334 Kr. 80 Øre, hvilken Nota Selskabet dog den 10de s. M. under Henvisning til dets Brev af 22de Marts tilbagesendte som sig uvedkommende. Det skal i Forbindelse hermed endnu omtales, at der efter Begæring af Skibets Mægler den 6te April f. A. var af tvende af Retten dertil udmeldte Mænd blevet foretaget en Besigtigelsesforretning for at afgøre, hvor meget „Isle of Kent“ kunde losse pr. Dag m. m., og at det i denne Forretning var blevet opgivet, at Skibet havde 4 store Luger med et moderne Dampspil og 2 Lossetakler ved hver Luge, og at der paa den Aarstid i 9 Arbejdstimer under normale Arbejdsforhold kunde losses 90 Tons pr. Dag for hvert Arbejdshold, samt at Skibet, da Lastrummet Nr. 2, der var det største, og som kun kunde losses gennem dets egen Luge, havde indeholdt 1270 Tons, saaledes formentlig havde kunnet losses i $7\frac{1}{4}$ Dag $(\frac{1270}{90 \times 2})$, hvorved der efter Mændenes Bemærkning ved Forretningens senere Afhjemling dog intet Hensyn var taget til, at en mulig Sondring af visse af Varerne efter Mærker under Losningen vilde have kunnet forsinke denne.

Idet Kaptajn Gleghorn fastholdt, at der tilkom ham Godtgørelse for Ophold af Skibet hos Frihavnsselskabet, hvilket Ophold han dog, under Hensyn til at Losningen var bleven sluttet ved Middagstid den 8de April, nedsatte til $16\frac{1}{2}$ Dag, paastævnede han den 20de Juni 1899 nærværende Sag, hvorunder han nedlagde Paastand paa, at der i Godtgørelse tilkendtes ham

12942 Kr. 60 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger, idet han i Henhold til § 120 i Søloven beregnede sig 40 Øre pr. Dag pr. Nettoregisterton (1961 × 40 × 16½ Øre).

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de iøvrigt subsidiært have anbragt, at der i alt Fald ikke kunde tilkomme Sagsøgeren mere end høist 9706 Kr. 95 Øre i Godtgørelse og have fordret denne fastsat efter Rettens eller uvillige Mænds Skøn, dog ikke derudover. Sagsøgeren har ligeledes subsidiært begært Godtgørelsen fastsat paa denne Maade, dog mindst til de nysnævnte 9706 Kr. 95 Øre.

Foreløbig bemærkes det, at der ikke kan gives de Indstævnte Medhold i, at Sagsøgeren overhovedet skulde være afskaaren fra at kræve nogen saadan Godtgørelse som den paastaaede, fordi han uden Forbehold havde betalt deres Regning for det for Skibet udførte Arbejde, da han, som omtalt, allerede den 22de Marts havde fremsat det nævnte, den 8de April gentagne Krav. Dernæst bemærkes det, at der ifølge Forholdets Natur ikke findes at kunne tillægges den af de Indstævnte paaberaabte ensidig fastsatte Klausul Nr. 15. Side 11 i Selskabets Taxter for Arbejdspenge m. m., saalydende: „Selskabet bærer kun i Tilfælde, hvor *skriftlig* Overenskomst derom foreligger, Ansvaret for Skibenes rettidige Losning eller Ladning", uanseet at disse Taxter ere ministerielt approberede, nogensomhelst særlig Betydning over for Sagsøgeren i nærværende Tilfælde, og der findes derfor heller ikke at være Grund til at komme nærmere ind paa Sagsøgerens Anbringende om, at de Indstævnte i alt Fald ved deres tidligere anførte Skrivelse af 15de Marts f. A. i Virkeligheden havde fra den Dag *skriftlig* overtaget *hele* Skibets Losning, hvad de Indstævnte bestemt have benægtet under Paaberaabelse af den ligeledes citerede Begæring fra Kaptajnen selv af 14de Marts f. A., der kun havde Bomuldsfrøkagerne og disses Indbringelse i Pakhus for Øje i Anledning af den da opstaaede Tvist om disses Losning efter Mærker, ligesom det ogsaa kun var Losningen deraf, der foranledigede Skibets Forhaling den 15de Marts, saa at Udtrykket i de Indstævntes Skrivelse af 15de Marts: „at oplægge Skibets Last *og* Bomuldsfrøkager" kun var en ganske ligegyldig og overset Fejlskrift for „Skibets Last *af* Bomuldsfrøkager", hvilket ganske vist har al Sandsynlighed for sig. Det skal endvidere strax bemærkes, at der heller ikke findes at være tilstrækkelig Grund til at komme nærmere ind enten paa

de enkelte Bestemmelser i det om „Isle of Kent“ den 23de December 1898 med „united states shipping Co.“ sluttede Certeparti eller paa den foran refererede Besigtigelsesforretning af 6te April f. A., skønt begge disse under Proceduren have været Genstand for udførlig Omtale fra Parternes Side, idet Sagsøgeren har paaberaabt sig, at Certepartiet hjemlede, at Losningen skulde være fuldført i 11 Dage, og at Besigtigelsesforretningen viste, at den endog kunde være udført i 7¼ Dag fra den 15de Marts f. A., medens de Indstævnte have paaberaabt sig dels Bestemmelsen i Certepartiet om, at der i alt Fald kun skulde betales 4 d. (altsaa ikke 40 Øre) pr. Registerton for Ophold, dels dets Streikeklausul, men ganske have bestridt Berettigelsen af at tillægge den ommeldte Besigtigelsesforretning nogen Betydning. Efter hvad der, som tidligere omtalt, foreligger, kan nemlig det med „united states shipping Co.“ af Skibets Rhederi afsluttede Certeparti ikke med Føje paaberaabes af nogen af Parterne i nærværende Sag, i hvilken de nævnte Befragtere slet ikke ere optraadte direkte eller indirekte saalidt som dets Bestemmelser og Rettighederne derefter ses, jfr. Sølovens § 112, at være overførte til de mange enkelte Afladere og disses Ladningsmodtagere (— for deres Vedkommende synes der i Virkeligheden kun at foreligge en Stykgodsbefragtning —), og Parterne maa i Virkeligheden ogsaa siges selv under Procedurens Løb at have erkendt, at det nævnte Certeparti ikke vedkommer Sagen og er uden Betydning for denne. Besigtigelsesforretningen har derhos i alt Fald mistet sin Betydning derved, at de Indstævnte under Proceduren, for at simplificere Sagen, udtrykkelig have accepteret det af Sagsøgeren hævdede Grundlag, at Losningen *normalt* vilde have været endt den 22de Marts f. A., hvorefter det maa ansees for uomtvistet, at, forsaavidt der overhovedet bliver at give Godtgørelse, bliver den, som fordret, at beregne for 16½ Dage. Det skal i denne Forbindelse derhos tillige nævnes, at, da Sagsøgeren i sin Skrivelse af 22de Marts f. A. til de Indstævnte udtrykkelig havde udtalt, at han vilde kræve Godtgørelse for Ophold derudover paa Basis af 4 d. pr. Registerton for hver 24 Timer (idet han derved formentlig gik ud fra det omtalte Certeparti), findes han ikke at kunne være berettiget til, som sket, her under Sagen at kræve Godtgørelse paa Grundlag af Sølovens § 120, jfr. § 119, med 40 Øre pr. Ton, og der vil derfor ikke kunne blive Spørgsmaal om en større Godtgørelse end højst 1961 ×

4 d. × $16^1/_2$, ɔ: det af de Indstævnte subsidiært angivne Beløb af 9706 Kr. 95 Øre.

De Indstævnte have erkendt, at de — i Medfør af § 1 i det ministerielt approberede Reglement for Driften af Frihavnen af 19de Oktober 1894, ifølge hvilken Udførelsen af alt i Frihavnen udenfor de udlejede Arealer forefaldende Arbejde er forbeholdt Frihavnsselskabet ved dets Funktionærer og Arbejdere, saa at det kan formene andre at udføre saadant, kun at dets Samtykke ikke udfordres til Transport (— Paa- og Aflæsning ikke indbefattet —) over Terrænet eller for de der liggende Skibes *Besætning* til Udførelse af de disse paaliggende Arbejder, havde at fungere som Stevedores for „Isle of Kent", ɔ: at bistaa samme med at bringe Ladningen frem til Skibssiden, — hvorved bemærkes, at de Indstævnte ifølge den samme Bestemmelse tillige havde paa Ladningsmodtagernes Vegne at sørge for Varernes Modtagelse ved Skibssiden og deres Læsning —, og de Indstævnte have endvidere erkendt, at de ifølge § 4 i det nævnte Reglement og Forholdets Natur havde at udføre dette Arbejde, saavidt og saa hurtig ske kunde. Men de Indstævnte have ogsaa fremhævet, at de i Virkeligheden have gjort dette i nærværende Tilfælde, og bestemt gjort gældende, at der aldeles ikke kan paahvile dem noget Ansvar for, at „Isle of Kent"s Losning blev forsinket som sket, da dette udelukkende skyldtes den allerede omtalte Strike, der maatte betragtes som en egentlig „vis major" („force majeure": en udenfra kommende, dem utilregnelig og uovervindelig Hindring for Losningsarbejdet). De Indstævnte have i saa Henseende fremhævet, at, ligesom de ikke havde foranlediget eller havde nogen Skyld i Streikens Opstaaen eller havde kunnet forudse samme, saaledes havde de saa meget mindre kunnet ane, at en saadan Streikes Indtræden vilde hindre eller sinke Losningen, som det i Slutningen af den den 22de August 1897 mellem Havnearbejdernes Forbund og Frihavnsselskabet (samt nogle andre) vedtagne og da gældende Priskurant, der skulde opsiges med 3 Maaneders Varsel og ikke var opsagt, udtrykkelig var fastsat, at ved opstaaende Tvist om Priskurantens Forstaaelse maatte Arbejdsnedlæggelse ikke finde Sted, inden det havde vist sig umuligt at opnaa Enighed, og at ingen Arbejder maatte uden Arbejsgiverens Tilladelse forlade sit Arbejde ved et Skib inden dets Losning var tilendebragt. De Indstævnte have derhos tillige paaberaabt sig, at de havde gjort alt, hvad der stod i deres Magt, ikke blot for at faa Streiken snarest sluttet paa rimelig

Maade, men ogsaa for, medens den stod paa, desuagtet at faa Arbejdet fremmet saavidt gjørligt, idet de ikke blot havde antaget alle de brugbare andre Lossearbejdere, som da vare at faa her, men endog som allerede omtalt, midlertidig havde anvendt en Del af deres egne højere Funktionærer ved Losningen af „Isle of Kent". De Indstævnte have i Forbindelse dermed endvidere som et i alt Fald afgørende Moment paaberaabt sig, at de allerede ved en Cirkulærskrivelse af 11te April 1896 havde udtalt, at, naar de paatog sig at udføre Arbejde ombord i Skibe ved Losning og Ladning i Frihavnen, skete det paa den selvfølgelige Betingelse, at den derom sluttede Overenskomst traadte ud af Kraft i Tilfælde af Streike blandt de i Frihavnen beskæftigede Arbejdere, hvilken Cirkulærskrivelse bl. a. ogsaa var bleven tilstillet den Skibsmægler, der optraadte for „Isle of Kent", hvilket, da han desuagtet havde dirigeret Skibet ind i Frihavnen, maatte have til Følge, at Skibet ogsaa var bundet ved den nævnte Skrivelse. Endelig have de Indstævnte ogsaa fremhævet, at, da de overfor Skibet kun vare pligtige at bringe Ladningen (fraregnet Bomuldsfrøkagerne ifølge den særlige Aftale om disse af 15de Marts) til Skibssiden, og da Ladningsmodtagerne som Følge af Streiken, som de formentlig med Føje kunde paaberaabe sig, neppe heller vilde have været i Stand eller villige til at modtage Varerne før efter den 9de April, vilde „Isle of Kent" dog mindst være blevet opholdt lige saa længe, som det nu blev, og det havde altsaa intet Tab lidt ved, at de Indstævnte ikke havde kunnet fremme selve Losningen hurtigere.

Rigtigheden af samtlige de saaledes af de Indstævnte til Støtte for deres Frifindelsespaastand paaberaabte Grunde har Sagsøgeren imidlertid bestridt og imødegaaet i det enkelte.

Hvad nu først angaar det sidst omtalte, af de Indstævnte anførte Argument, da findes der slet ikke at kunne tillægges samme nogen Betydning, da Ladningsmodtagerne, som hverken, jfr. Sølovens § 144, kunde paaberaabe Streikeklausulen i Certepartiet, der, som omtalt, derhos er nærværende Sag uvedkommende, eller Streikeklausulen i de for Skibet udstedte Konnossementer, der kun ses at være indført til Fordel for Skibet, ikke i og for sig paa Grund af Streiken i Frihavnen kunde have været berettigede til at vægre sig ved at modtage deres Varer, saasnart de fremkom til Skibssiden, og heller ikke vides at ville have været ude af Stand og uvillige dertil, hvis de Indstævnte, der, som omtalt, selv skulde modtage Varerne ved Skibssiden for

Ladningsmodtagerne, eventuelt vilde have tilladt disse at udføre dette ved af dem selv antagne Folk, og da Sagsøgnren, hvis de havde vægret sig ved Modtagelsen, i alt Fald saa ifølge Konnossementerne vilde have været berettigede til at lægge Varerne i Land, saafremt de Indstævnte ikke selv forhindrede det.

Afgørende vilde det derimod være til Fordel for de Indstævnte, saafremt de med Føje kunde paaberaabe sig deres anførte Cirkulærskrivelse af 11te April 1896, som det ikke er benægtet i sin Tid er tilstillet Sagsøgerens Skibsmægler her, overfor Sagsøgeren. Dette findes de Indstævnte imidlertid ikke med Føje at kunne gøre, fordi Sagsøgeren, ganske bortset fra, hvilken Betydning det maatte have, at han slet ikke vil have kendt den nævnte Cirkulærskrivelse, hvilken hans Mægler ikke skal have omtalt for ham, og som han rimeligvis endnu mindre vilde have kendt, hvis han slet ikke havde brugt nogen Mægler, ikke ses at være gaaet ind i Frihavnen ifølge eget Valg og Beslutning og efter sin Mæglers Raad, men kun, som tidligere anført, fordi den største Ladningsmodtager havde meddelt Mægleren, at han forlangte dette, jfr. Sølovens § 135, hvorefter Sagsøgeren saa var forpligtet dertil.

Selv om det dernæst — uden at Retten iøvrigt skal komme ind paa nogen af al den i de Retninger under Sagen fremdragne Detail, men blot skal bemærke, at Bevisbyrden i saa Henseende i alt Fald nærmest vilde paahvile de Indstævnte — maatte antages, dels at disse ikke havde nogen Skyld i Streikens Opstaaen, og at Arbejderne ifølge den anførte Slutningsbestemmelse i den vedtagne Priskurant af 22de August 1897 i alt Fald havde været ganske uberettigede til at ophøre med Arbejdet, før „Isle of Kent“ var udlosset, uanset at denne Bestemmelse efter Ordene kun var knyttet til selve Lønningsreglerne, dels at de Indstævnte havde været ude af Stand til at skaffe Streiken sluttet tidligere paa en blot nogenlunde rimelig og forsvarlig Maade og endvidere havde været ganske ude af Stand til paa fornuftige Vilkaar at skaffe andre Folk til forinden at fuldføre Losningen i Frihavnen eller til at faa den sluttet tidligere ved at faa Skibet forhalet til en Losseplads udenfor Frihavnen, — findes de Indstævnte dog ikke at kunne fritages for at bære Tabet ved „Isle of Kent“s forsinkede Losning, fordi en Streike overhovedet ikke kan ansees som en saadan ganske uforudseelig uovervindelig Hindring (force majeure, vis major), at den ene Part i et gensidigt Forhold, for hvem Streiken indtræffer, skulde blot paa Grund af samme uden enten særlig Bestemmelse i Lovgivningen (her Søloven) eller særlig Overenskomst kunne frigøre sig for det ham ellers overfor den anden Part paahvilende Ansvar og føre det derved opstaaende Tab over paa Modparten. Og, da der nu heller ikke haves

nogen Hjemmel til at dele Tabet mellem Parterne, selv om dette maatte kunne være Meningen med den nedlagte subsidiære Paastand om dets Fastsættelse ved Skøn, findes de Indstævnte at maatte tilpligtes at betale Sagsøgeren de ovenfor nævnte 9706 Kr. 95 Øre med Renter, medens Sagens Omkostninger dog efter Omstændighederne findes at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Kjøbenhavns Frihavns Aktieselskab, bør til Sagsøgeren, Kaptajn J. W. Gleghorn, som Fører af Dampskib „Isle of Kent“, betale 9706 Kr. 95 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 20de Juni 1899, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger hæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

N. Madvig. *J. Breininger.* *H. V. Petersen.*

Dissenterende Votum i Søsag Nr. 25/1899.

Vi undertegnede tvende Medlemmer kunne ikke tiltræde det Resultat, hvortil de tre andre voterende i nærværende Sag ere komne, men mene, at de Indstævnte bør frifindes, dog saaledes, at Sagens Omkostninger hæves. Vi ere nemlig af den Anskuelse, at de Indstævnte ved i sin Tid at udfærdige den af dem paaberaabte Cirkulærskrivelse af 11te April 1896 have gjort, hvad der overhovedet stod i deres Magt for at frigøre sig for Ansvaret af eventuelle Streiker, og at den Omstændighed, at Sagsøgerens Mægler, hvem Cirkulæret i sin Tid var tilstillet, ikke havde gjort Sagsøgeren bekendt dermed, ikke kunde fritage denne for at betragtes, som om det var bragt til hans Kundskab, inden han gik ind i Frihavnen.

Vi finde derhos, at det efter alt det foreliggende maa antages, at de Indstævnte baade vare uden Skyld i Strikens Udbrud og hverken havde været pligtige at forudse den, eller at Arbejderne trods den omtalte Bestemmelse i Priskuranten vilde afbryde Arbeidet strax uden at fuldføre de i Frihavnen liggeude Skibes Losning, og at det endvidere maa antages, at de Indstævnte ligeledes vare uden Skyld i, at Streiken ikke blev sluttet tidligere, og at de have gjort alt, hvad der med Rimelighed lod sig gøre for, trods Streiken, at faa „Isle of Kent“s Losning endt saa hurtig som mulig, uden at vi heller skulle komme ind paa Details i saa Henseende. Vi mene endelig, at Streiken under disse Omstændigheder ifølge Forholdets Natur maa opfattes som en saadan „force majeure“, der maatte frigøre de Indstævnte for Ansvar for Skibets Forsinkelse, og at dette var noget, som Skibet uden videre burde have gjort sig klart eventuelt vilde blive Tilfældet, inden det gik ind i Frihavnen.

Gustav Hecksher. *Carl Frederiksen.*

82.

Dom, afsagt af Rønne Købstads Søret den 3die April 1900.

Fiskerne J. P. Kruse m. fl.

mod

Styrmand Theodor Hansen som fungerende Fører af Bark „Holmestrand".

En Del Fiskere, der i Baad vare gaaede ud for at yde Assistance til et Barkskib, som laa med Nødflag oppe, havde anlagt Sag mod vedkommende Skib til Betaling af 500 Kr. for ydet Bistand. Ved Rettens Dom tilkendtes der dem 100 Kr. under Hensyn til, at Skibet ikke fandtes at have været i nogen egentlig Nødstilstand, og at den Bistand, de havde ydet, indskrænkede sig til, at 2 af dem havde deltaget i noget Skibsarbejde, medens de andre vare sejlede tilbage og havde telefoneret efter Bjergningsdamper.

Under nærværende Sag, hvori Forlig har været prøvet, søger Citanterne, Fiskerne J. P. Kruse, Anton Hansen, Magnus Mogensen, Jens J. Kjøller, Otto Pedersen, Johannes T. Mortensen, Lars Peter Skou, Hans Jørgen Pedersen, Lauritz P. Plum, Peter A. Pedersen, Magnus Chr. Trommer, Hans Thomas Hansen, Rasmus Hansen, Peter Petersen og Jonas Pedersen, alle af Snogebæk, Indstævnte, Styrmand Theodor Hansen, fungerende Fører af det i Holmestrand i Norge hjemmehørende Barkskib „Holmestrand", som for Tiden henligger i Rønne Havn, til under Tvang af Exekution i nævnte Skib med staaende og løbende Redskab og øvrigt Tilbehør, Fragt og Ladning at betale et Beløb af 500 Kr. for ydet Assistance den 6te og 7de December f. A. ved Bjergningen af nævnte Skib eller et saadant Beløb, som Retten bestemmer, med Renter af Beløbet 5 % p. A. fra Stævningens Dato den 9de Januar d. A. til Betaling sker, samt Sagens Omkostninger skadesløst eller med noget Tilstrækkeligt.

Citanterne have i saa Henseende anført, at de, efter at de om Morgenen den 6te Decbr. f. A. havde observeret Barkskibet „Holmestrand" opankret med Nødflag oppe udfor Brorev, gik i en Baad og om Formiddagen kom ud til Skibet, hvor de med Indstævnte bleve enige om, at 2 af Baadmandskabet skulde gaa ombord og forblive der for at yde Assistance, medens det øvrige Mandskab skulde sejle iland for at rekvirere Assistance fra Svitzers Bjergningsentreprise, hvis Damper „Skandinavien" laa i Nexø Havn.

„Skandinavien" kom ud til „Holmestrand" samme Dag, men da det var nær Aften, blev der intet foretaget. Om Natten blæste det op til en Storm af Nordost, saa at „Holmestrand"

ikke kunde ligge for sine Ankere, men maatte stikke dem fra sig og gaa tilsøs. „Skandinavien“ kom derpaa til Skibet og tog det paa Slæb og bragte det ind i Rønne Havn, hvor det indkom Kl. 7 Eftermiddag den 7de December.

Indstævnte har herimod gjort gjældende, at, da Citanterne, efterat han havde sat Flaget i Sjov for at faa Assistance fra Land for at hive sine Ankere op, vare komne ved Siden af „Holmestrand“, kom 2 af dem, nemlig J. P. Kruse og J. J. Kjøller ombord, medens ingen af de andre, uagtet Indstævnte opfordrede dem til det, vilde gaa ombord. De lovede derimod, naar de kom i Land, at telefonere til det i Nexø liggende Dykkerdampskib „Skandinavien“ om at yde „Holmestrand“ Assistance. De 2 Mand, som kom ombord, assisterede med Forsøg paa at hive „Holmestrand“s Ankere op, men dette mislykkedes, men andet udrettede de ikke i Skibet, med hvilket de fulgte til Rønne, fordi det Tegn, der fra Skibet om Morgenen den 7de December blev givet med Blus for at faa Baad ud til at tage dem i Land, ikke blev efterkommet. Indstævnte spurgte 2 Gange de 2 Mand, som vare komne ombord, hvad de skulde have i Betaling, men fik hver Gang det Svar, at han intet havde at betale dem, da de vare i Kompagni med Svitzer og fik deres Betaling af ham. Dette bekræftes ved en af 3 af Mandskabet afgiven under Sagen fremlagt Erklæring. Indstævnte paastaar sig derfor principaliter frifunden for Citanternes Tiltale, subsidiært frifunden mod at betale Citanterne 100 Kr., som han anser for et rigeligt Vederlag for det af dem udførte Arbeide.

I begge Tilfælde paastaar han sig tillagt Sagens Omkostninger.

Da Citanterne have benægtet Rigtigheden af den af 3 af Mandskabet afgivne Erklæring, som ikke er beediget, og da de have benægtet, at J. P. Kruse og J. J. Kjøller eller nogen af de andre af Citanterne have udtalt, at de ingen Betaling skulde have for deres Arbeide, da de vare i Kompagni med Svitzer, som betalte dem, og have fremlagt en Skrivelse fra Em. J. Svitzers Bjergningsentreprise, hvorefter den Selskabet tilkendte Bjergeløn ikke bliver Genstand for Fordeling mellem Selskabet og Citanterne, kan Indstævntes principale Paastand ikke tages tilfølge.

Naar Hensyn tages til, at „Holmestrand“ efter alt, hvad der foreligger under Sagen, ikke har været i nogen egentlig Nødstilstand, og at den Bistand, som Citanterne have ydet, har ind-

skrænket sig til, at de 2 af dem, som bleve satte ombord, havde deltaget i noget Skibsarbeide, og at de andre have telefoneret til Nexø Havn efter Bjergningsdamperen „Skandinavien“, finder Retten, at 100 Kr. er et passende Vederlag, hvilket Beløb altsaa vil være at tilkende Citanterne med Renter 5 % p. A. fra 9de Januar d. A. til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Under Sagen foreligger ingen Overtrædelse af Stempellovgivningen.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte Styrmand Theodor Hansen, fungerende Fører af Barkskibet „Holmestrand“, bør under Tvang af Exekution i Barkskibet „Holmestrand“ med staaende og løbende Redskab og øvrigt Tilbehør, Fragt og Ladning, til Citanterne, Fiskerne J. P. Kruse, Anton Hansen, Magnus Mogensen, Lars Peter Skou, Hans Jørgen Pedersen, Laurits P. Plum, Peter A. Pedersen, Magnus Chr. Trommer, Hans Thomas Hansen, Rasmus Hansen, Peter Pedersen og Janus Petersen, alle af Snogebæk, betale 100 Kr. med Renter 5 % p. A. fra 9de Januar d. A. til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Olivarius. *H. H. Westh.* *M. Lund.*

83.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 19de September 1900.

Aktieselskabet „Dansk Frøavlskompagni“ i Randers
(Overretssagfører M. Carlsen)
mod
Aktieselskabet „Det forenede Dampskibs-Selskab“ i Kjøbenhavn
(Overretssagfører Simonsen).

En Del Varer af et større Parti (Lupiner og Kløverfrø i Sække), der pr. Damper var afskibet fra Stettin til Kjøbenhavn og her var oplagt paa Pakhus for derfra at overføres til Randersdamperen, bleve under Henkjørslen fra vedkommende Pakhus til Damperen og Ombordbringelsen der (Kjørslen skete paa Vogne, forsynede med Presenninger) vaade som Følge af voldsomt Regnvejr. I Anledning af den derved forvoldte Skade havde Modtagerne i Randers anlagt Sag mod Skibenes Rhederi (begge Skibe ejedes af samme Selskab) til Betaling af dennes Beløb; ved Rettens Dom frifandtes Rhederiet.

Det udtales i Dommen, at i de Konnossementer, der bleve udstedte ved Varernes Afskibning fra Stettin, var det udtrykkelig anført, at Omladning i andet Skib var tilladt saavel direkte fra Skib som over Land for Ejerens Risiko. Der forelaa nu intet om, at der ikke fra Rhederiets Side skulde være vist al den Omhu ved Indladningen i Randersdamperen, som under de

givne Forhold var mulig, og det fandtes ikke at kunne lægges Rhederiet til Last, at det ikke havde udsat Afsendelsen eller søgt nærmere Ordre ad telegrafisk Vej hos Modtagerne i Randers.

Den 28de November f. A. blev der med den det indstævnte Aktieselskab „Det forenede Dampskibs-Selskab" hersteds tilhørende Damper „Ceres", afskibet fra Stettin til Kjøbenhavn, at levere til Sagsøgerne, Aktieselskabet „Dansk Frøavlskompagni" i Randers, 148 Sække Lupiner til Fakturaværdi Rmk. 1288,50, 148 Sække Kløverfrø m. m. til Fakturaværdi Rmk. 21260 og 100 Sække Kløverfrø til Værdi Rmk. 13600, solgte til Sagsøgerne f.o.b. Stettin af 3 tyske Handelsfirmaer. Alle disse Varer bleve af „Ceres" lossede her i Begyndelsen af December og strax oplagte i „Blaa Pakhus". Mandag den 4de December f. A. bleve Varerne derpaa af det indstævnte Dampskibsselskab henførte til dettes ved Kvæsthusbroen da liggende Damper „Niels Ebbesen" og med denne samme Dags Eftermiddag ca. Kl. 6 overførte til Randers. Ved Losningen dersteds viste det sig strax, at i alt Fald en Del af Sækkene med Indhold vare vaade, og der blev derfor af Selskabet „Det danske Frøavlskompagni" begært foretaget Skøn og derpaa Overskøn for at undersøge Grunden til og Omfanget af den saaledes forefundne Beskadigelse og fastslaa Størrelsen af den derved indtraadte Forringelse af Varernes Værdi. Ved disse Forretninger, hvoraf Overskønnet foregik den 8de December f. A. fandtes 27 Sække Lupiner og henholdsvis 25 og 10 Sække af de to Partier Rødkløver at være beskadigede af Regnvand, og ansattes Skaden paa Lupinerne til ialt 27 Kr. og paa de 35 Sække Kløverfrø til ialt 610 Kr. eller tilsammen 637 Kr. Frøavlskompagniet formente, at Det forenede Dampskibs-Selskab maatte være ansvarligt for den saaledes forefundne Skade og afkrævede derfor samme de 637 Kr. og, da Selskabet vægrede sig ved at betale Beløbet, paastævnede Kompagniet nærværende Sag, hvorunder det har paastaaet Dampskibsselskabet dømt til at betale disse 637 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 23de Januar d. A. foruden Sagsomkostninger. De Indstævnte have derimod paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

I de Konnossementer, der bleve udstedte for Varerne ved deres Afskibning fra Stettin til Kjøbenhavn med Damperen „Ceres", var det udtrykkelig udtalt, at Omladning i andet Skib var tilladt saavel direkte fra Skib til Skib som over Land og ved Hjælp af Lægtere for Skibets Regning, men for Ejerens Risiko. Det er derhos uomtvistet, at Varerne havde lidt Skade

til det angivne Beløb af 637 Kr., og at denne Skade hidrørte fra, at det havde været voldsomt Regnvejr under Varernes Indladning den 4de December f. A. her i „Niels Ebbesen". Det er i saa Henseende oplyst, at det allerede regnede meget den Dag fra tidlig paa Formiddagen, og at man i Haab om, at Vejret vilde bedre sig senere hen paa Dagen, derfor havde opsat at sende en Masse Varer, der skulde afsendes med flere da ved Kvæsthusbroen liggende og samme Aften afgaaende Dampere, ned til disse til efter Middag, saa at der ved den Tid samledes et Par Hundrede Vogne, der maatte holde en 2 à 3 Timer, inden de bleve expederede, derimellem Vognene med de her omhandlede Varer fra „Blaa Pakhus", men at Regnen imidlertid netop blev endnu stærkere og mere vedholdende om Eftermiddagen, ledsaget delvis af stærk Blæst, og maa det antages, at Sækkene med de her omhandlede Varer bleve delvis vaade ikke blot ved at bæres de 4 à 5 Alen, der var mellem Vognene, da de toges fra disse, og det Sted paa Skibet, hvor de kom under Dække, men endnu mere derved, at Regnen, medens Vognene holdt og ventede, forfra trængte ind under Presenningerne, som dér kun laa hen over Varerne, og løb henad Vognenes Bund, der skraanede nedad bagtil, og derved gjorde de nederste Sække vaade. Ligesom der imidlertid intet foreligger om, at der ikke fra de Indstævntes Side skulde være vist al den Omhu ved Indladningen i „Niels Ebbesen" den 4de December, som under de givne Forhold var mulig, saaledes findes det ikke at kunne lægges de Indstævnte til Last, at de, som ikke kunde vide, om Afsendelsen af de omhandlede Varer til Randers mulig endog hastede stærkt, ikke paa egen Haand besluttede at udsætte Afsendelsen, som da først vilde kunne være sket med Damper efter nogle Dages Forløb under maaske ikke bedre Vejrforhold, ligesom de Indstævnte ikke kunde være pligtige til i saa Henseende at søge nærmere Ordre fra Sagsøgerne i Randers ad telegrafisk Vej.

De Indstævnte ville derfor blive at frifinde, og ville Sagsøgerne have at betale dem 60 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Aktieselskabet „Det forenede Dampskibs-Selskab" hersteds, bør for Tiltale af Sagsøgerne, Aktieselskabet „Dansk Frøavlskompagni" i Randers, frie at være, og bør Sagsøgerne betale de Indstævnte 60 Kr. i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 24	Aargang I	1900

84.

Dom, afsagt af Kristianssunds Sjøret den 8. Juni 1900.

Arne Arnesen
(Overretssagfører Karl E. Petersen)
mod
Jacob Hansen Løvø
(Overretssagfører Thv. Thoresen).

En Jagt seiler ud af et snevert Sund og foraarsager under Udseilingen Skade paa en Skøite, der laa fortøiet med Fæstigheder iland. Skøiten sagsøger Jagten til Betaling af den Skade, den led ved Paaseilingen, og Retten tager Skøitens Paastand tilfølge, idet den finder, at Skylden for Sammenstødet alene hviler paa Jagten; naar denne, som den gjorde, vilde benytte Farvandet mellem Skøiten og Landet, hvortil Skøiten var fortøiet, burde den itide have varslet Skøiten, saa at den kunde have slakket sine Fortøininger, hvorved Paaseilingen vilde have været forebygget. Skøiten var fortøiet efter Anvisning af den dertil kompetente Myndighed paa Stedet, og der var intet iveien for, at Jagten kunde have fulgt Farvandet agtenom Skøiten, ligesom andre udseilende Skibe havde gjort.

Den 22de November 1898 laa endel Fartøier, hvoriblandt Jagt „Marie“, Skipper Jacob Hansen Løvø, og Skøite „Festine“, Skipper Jørgen Westad, fortøiet i Singssundet ved Veiholmen.

Samme Dag afseilede ovennævnte Jagt „Marie“ fra Veiholmen og paaseilede herunder Skøite „Festine“, hvorved denne led endel Skade, som ved en senere afholdt Taxt er ansat til Kr. 221.00. Til dette Beløb kommer endel andre Omkostninger, saa

Citanten ialt formener at have Krav paa Kr. 281.80, som han har afkrævet Indstævnte.

Da denne har negtet at betale, lod Citanten under 2den Juni f. A. afholde Arrestforretning i Jagt „Marie", som dengang henlaa paa Kristianssunds Havn, til Sikrelse af sit formentlige Tilgodehavende, hvorefter han ved Sjøretsstævning 3die, irettefört 5te Juni, efter at der af Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling, har sagsøgt Indstævnte til Betaling af Kr. 281.80 med 4 % Renter fra 2den Juni 1899, til Betaling sker, samt endvidere paastaaet den afholdte Arrestforretning stadfæstet og sig tilkjendt Procesomkostninger, hvorunder indbefattes de med Arrestforretningens Afholdelse forbundne Udgifter og endelig, at Citanten for sin Fordring gives Sjøpanteret i Indstævntes Jagtfartøi „Marie" og kjendes berettiget til at sætte samme til Auktion for at søge sig skadesløsdækket i Udbringendet.

Citanten har fremlagt Generalregning over Skøite „Festina"s Havari med Bilage. Paa Regningen findes bl. a. som Post 5:

Losning af medbragte Tønder Salt	Kr. 14.00
og som Post 6:	
Skipper Westads Regning for 5 Dages Arbeide à Kr. 4.00	„ 20.00
	Kr. 34.00

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger, idet han har anført, at han den 22de Juni, hvilket vistnok er en Feilskrift for 22de November, afseilede med sit førende Fartøi, Jagt „Marie", fra Veiholmen. Det eneste Udløb fra det Sted, hvor Indstævnte laa med sit Fartøi, gaar gjennem et meget trangt Sund, der saavidt vides kaldes Singssundet. I dette laa flere Fartøier for Anker og med Fortøining fæstet i det ydre Land paa Grund af den herskende nordvestlige Vind. Udseilingen foregaar imidlertid langs det ydre Land, idet der ved det indre er adskillig udgrundt. Saaledes som Fartøierne i Sundet laa, var det med et Fartøi af Jagt „Marie"s Størrelse absolut umuligt at passere bag Fartøierne, da Vandet dersteds var altfor grundt. Samtidig med Indstævnte var Skipper Torberg Eidem seilklar med sin Jagt „Varigt Venskab" og seilede en Stund før Indstævnte, idet den forsøgte at gaa bag Fartøierne. Men under Udseilingen tog den Grunden 2 Gange, og da „Varigt Venskab" er et Fartøi paa 300 Tønder, medens Jagt „Marie" laster 550 Tønder og stikker $1^1/_2$ Fod dybere end den første, viste det sig

altsaa umuligt for Indstævnte, som allerede havde kastet løs, at gaa bag Fartøierne og gik derfor den almindelige Led langs det ydre Land mellem dette og de dersteds fortøiede Fartøier. Før Indstævnte kom til Skøite „Festine", havde han passeret 3 Fartøier, som alle havde slakket paa sine Fortøininger, saa „Marie" frit kunde passere forbi. „Festine" stak imidlertid kun Fortøiningerne om Styrbord, medens den lod sine Bagbords Trosser blive staaende. Følgen heraf var, at „Marie" fangede Trossen, hvorefter „Festine" vippedes ind mod førstnævnte Fartøi, saa dens Bougspryd kom i Kollision med Jagten og blev beskadiget. Ombord i „Festine" saa man „Marie" komme seilende, saa der var god Tid til at stikke paa Fortøiningerne; fra „Marie" var der desuden varslet itide.

Indstævnte har som Bevis for sin Fremstillings Rigtighed fremlagt to udenretslige Erklæringer, hvoraf den ene er undertegnet Skipper Torberg Eidem, Fører af „Varigt Venskab", samt Olaus og Jens Løvø, og den anden af to, der ved heromhandlede Anledning var Mandskaber ombord paa Jagt „Marie", nemlig Jakob Nilsen Løvø og Hans Johansen Løvø. I den førstnævnte af disse Erklæringer oplyses, at Jagt „Varigt Venskab" seilede ud gjennem Singssundet strax før Indstævntes, bagenfor de der fortøiede Fartøier, og at Jagten herunder to Gange var paa Grund.

Endvidere paastaaes det, at det som af Indstævnte anført vilde have været umuligt at gaa bagom Fartøierne, da Jagt „Marie" var større end „Varigt Venskab" og følgelig stak dybere end denne.

Den anden Erklæring bekræfter Rigtigheden af Indstævntes Fremstilling, hvad selve Kollisionen angaar, ligesom der ogsaa i denne udtales den Formening, at det vilde have været ganske umuligt for „Marie" at gaa bagom Fartøierne.

Subsidiært anfører Indstævnte, at han i ethvert Fald ikke er forpligtet til at betale „Generalregningen"s 5te og 6te Post, som foran er gjengivet. Jagten maatte jo losses, selv om Kollisionen ikke havde fundet Sted og Skipperens Krav paa Erstatning for udført Arbeide er uberettiget. Endvidere benegtes, at Citanten er berettiget til at indkræve den Erstatning, som falder paa Ladningen, da han ikke har legitimeret at være Eier af denne.

Ogsaa af processuelle Grunde er den Del, som falder paa Ladningen, udelukket fra at komme i Betragtning, da Ladningen ikke er nævnt i Stævningen.

Endelig protesterer Indstævnte mod at betale Omkostningerne i Anledning den afholdte Arrest, da dens Afholdelse i ethvert Fald var fuldstændig unødvendig; thi hvis Citanten faar Medhold i sin Paastand, har han i Kraft af selve Loven Sjøpanteret for sit Krav, og den Ret er kraftigere end nogen Arrestforretning kan give.

Citanten har benegtet Rigtigheden af det anførte og givet en fra Indstævntes i væsentlige Punkter afvigende Fremstilling. Saaledes paastaaes, at det ikke var Vindforholdene, som havde bevirket, at Fartøierne havde fortøiet til det ydre Land, men dette skeede ifølge Værbestyrerens specielle Ordre for at holde Passagen aaben gjennem Sundet, gjennem hvilket den almindelige Led ligger bagenom, hvor Fartøierne laa fortøiet.

Endvidere benegter Citanten, at Jagt „Varigt Venskab“ var paa Grund ved Udseilingen. Var overhovedet dette Tilfældet, skyldtes det, at den holdt for lavt og ikke selve Farvandet. „Festine“ stak paa sine Fortøininger; saaledes stak Skipperen og Bedstemanden paa Styrbords Landtoug; men man fik imidlertid ikke Tid til at slakke paa mere end et af Græstougene; thi fra det Tidspunkt, man fra „Festine“ observerede „Marie“, og indtil Kollisionen indtraf, hengik der kun nogle faa Øieblikke. „Marie“ seilede direkte paa „Festine“, og det er saaledes ikke korrekt, naar det af Indstævnte anføres, at „Festine“ paa Grund af „Marie“s Paaseiling paa det gamle Græstoug vippedes mod „Marie“, tvertimod stødte Jagt „Marie“ Skøite „Festine“ tilbage, og paa „Festine“ mærkede man overhovedet ikke, at „Marie“ paaseilede noget Toug.

Det maa ogsaa antages, at det var Indstævntes Mening at seile bagom de i Sundet liggende Fartøier, men at han paa Grund af feil Seilføring, idet han havde formeget Agterseil, ikke havde tilstrækkelig Herredømme over Jagten, og derved kom ind paa den uanede Kurs.

Endelig paastaar Citanten, at Indstævnte er forpligtet til at betale alle Generalregningens Poster, da de er Udgifter, som direkte er forvoldte ved Paaseilingen. I denne Forbindelse bemærkes, at Citanten ogsaa er Eier af den ved Anledningen ombordværende Ladning.

Citanten har specielt benegtet de af Indstævnte fremlagte Erklæringer og paastaaet disse sat ud af Betragtning som ubeedigede.

Fra sin Side har han desuden ført en Række Vidner, dels Mandskaber ombord paa og dels Førere af Fartøier, som denne Dag laa i Singssundet; saaledes har Skipper Jørgen Westad, som paa den heromhandlede Tid var Fører af Skøite „Festine" og paa Afhørelsestiden i Citantens Tjeneste som Skipper paa et af hans andre Fartøier, angaaende selve Kollisionen forklaret sig som af Citanten i saa Henseende anført. Vidnet laa med „Festine" fortøiet op mod det nordvestre Land og saa langt op mod dette som mulig.

Det er Vidnet bekjendt, at Skipper Langø, som med sit Fartøi laa ved Siden af Vidnet, havde faaet Ordre til at hale op under Land; men enten denne kom fra Indstævnte eller dennes Lods, Otran, vides ikke. Nogen saadan Ordre var ikke givet til „Festine", antagelig af den Grund, at dette Fartøi laa saa langt op under Land som muligt. Videre har dette Vidne provet, at strax Fartøierne var ankomne til Singssundet, havde Værbestyrer Ramsli givet Ordre til, at Fartøierne skulde lægge sig op under Sundets nordvestre Land af Hensyn til Dampskibstrafiken, og Vidnet oplyser i denne Forbindelse, at medens han laa i Sundet passerede baade Dampskib „Knutzon" og flere Dampfiskerbaade igjennem det, bagenfor Fartøierne.

Dette Vidne har desuden oplyst, at Citanten var Eier af den ved denne Anledning ombordværende Ladning.

2det Hovedvidne, Arne Eidsvaag, forhen Matros paa „Festine", har forklaret om Kollisionen, at Jagt „Marie"s Takkel fangede „Festine"s Spryd, men kan intet oplyse om, hvorvidt „Marie" først tørnede mod nogen af „Festine"s Landtoug. Paa Spørgsmaal, om „Festine" og de øvrige Fartøier fik nogen Besked om, at Indstævnte vilde seile ud Sundet bagom Fartøierne, har Vidnet svaret, at der blev raabt fra en Baad til de Fartøier, der laa østenfor „Festine", at de skulde forhale længere op mod Land, da der var et Fartøi, som vilde seile ud Sundet den nysnævnte Vei. Vidnet kjendte imidlertid ikke Manden og opfattede ikke denne Ordre som given til „Festine", der allerede laa saa nær Land som mulig. Ogsaa dette Vidne bekræfter Rigtigheden af Citantens Anførsel om, at Værbestyrer Ramsli af førnævnte Hensyn havde givet Ordre om, at Fortøiningen skulde ske til det nordvestre Land. Vidnet saa, at et Fartøi seilede ud Sundet bag Fartøierne, og at det tog Grunden; men det blev dog ikke staaende, og Aarsagen til Grundstødningen, antager Vidnet, ikke var selve Farvandet, men at Fartøiet holdt for lavt. Den rette

Led var netop bag Fartøierne, og der saaes ogsaa Dampskibene at passere.

Der er foruden de forannævnte Vidner afhørt 3 andre, som i det væsentligste har forklaret sig overensstemmende med de ovenfor gjengivne Prov.

Retten skal bemærke, at efter Sjøfartslovens § 220 skal, naar Skade paa Skib eller Ladning foraarsages ved Sammenstød mellem Skibe, og Skylden ligger paa den ene Side alene, den Skyldige erstatte Skade og Tab, som derved er forvoldt. At Sammenstød har fundet Sted, og at Skade derved er forvoldt er paa det Rene mellem Parterne, og det Spørgsmaal melder sig da til Rettens Afgjørelse, hvem er i nærværende Tilfælde den Skyldige.

Efter det anførte antager Retten, at det opkastede Spørgsmaal maa besvares derhen, at Indstævnte ansees som den, der er Skyld i Kollisionen. Thi efter Citantens Paastand, hvis Rigtighed maa ansees godtgjort ved de afhørte Vidners Prov, havde Skøite „Festine" i Sundet indtaget den Plads, som blev bestemt af den dertil kompetente Myndighed, nemlig Værbestyreren.

Det maa derhos antages, at der bagenfor Fartøierne var tilstrækkelig aabent Farvand til, at Jagten dersteds kunde løbe ud. eftersom det uimodsagt er oplyst af Citanten, at baade Dampskib „Knudtzon" og flere Fiskerdampskibe gik den Vei. Men selv om denne Passage skulde have været stængt, og Jagt „Marie" saaledes var nødt at gaa langs det ydre Land, maa Retten besvare det foran opkastede Spørgsmaal paa samme Maade, idet Indstævnte i ethvert Fald maatte have pligtet i Tide at varsle vedkommende Fartøier, saa de fornødne Forholdsregler kunde være bleven truffet. Vistnok paastaar Indstævnte at have givet Skøite „Festine" Underretning, men herfor er intet Bevis ført. og nævnte Anførsel kan derfor ikke mod Modpartens Protest tages for god.

Efter det anførte vil saaledes Citantens Paastand blive at tage tilfølge i ethvert Fald forsaavidt angaar den ubestridte Del af Fordringen. Med Hensyn til Indstævntes Indsigelser mod Generalregningens 5te og 6te Post, skal Retten bemærke, at der som Legitimation for disse kun foreligger Oplysning om, at Losningen og Skipper Westads Arbeide er foretaget i Anledning Havariet, uden at der fra Citantens Side er oplyst noget nærmere om, hvad der nødvendiggjorde Losningen, eller hvori Skipper Westads Arbeide bestod.

Under disse Omstændigheder finder Retten, at de foreliggende Oplysninger er for knappe til, at vedkommende Beløb kan anerkjendes, og vil derfor fra det paastaaede Beløb . . Kr. 281.80
Afgaa . . . . „ 34.00

Rest Kr. 247.80,

som vil blive at tilkjende Citanten.

Endvidere bliver den afholdte Arrest at stadfæste.

Omendskjønt Indstævnte for et Par Bipunkters Vedkommende er bleven frifunden for Citantens Paastand, finder dog Retten, at Indstævnte efter Omstændighederne bør tilsvare Citanten Proces- og Arrestomkostningerne med 100 Kr.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Jacob Hansen Løvø, bør til Citanten, Arne Arnesen, betale Kr. 247.80 — to Hundrede firti syv Kroner og otti Øre — med 4 — fire — Procent Renter fra 2den Juni 1899 til Betaling sker.

Den under 2den Juni 1899 afholdte Arrestforretning i Jagt „Marie“ stadfæstes.

I Sags- og Arrestomkostninger erstatter Indstævnte Citanten 100 — et Hundrede — Kroner.

Det Idømte at betales inden 3 — tre — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Exekutions Tvang.

Bjørn. *O. Tomelty.* *I. C. Loennechen.*

85.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 31te August 1900.

Rhederiet for Dampskibet „Bien“, Helsingør
(Overretssagfører Hvass)
mod
Føreren af Bark „Sverre“ af Ystad, Kaptajn N. Svensson
(Højesteretssagfører Asmussen).

En Bark, der i November f. A. ved et Sammenstød med en Damper omtrent ud for Helsingør, havde faaet sine Ankerkjæder sprængt, hvorved Ankrene gik tabt, saa at den kom i Drift sydefter, blev af en Helsingørdamper indbjerget til Kjøbenhavn. Der tilkendtes Damperen en Bjergeløn af 3500 Kr. Barkens Ladning var vurderet efter Oplosningen, inklusive Fragt, men ufortoldet, til 27,000 Kr.; selve Skibet blev kondemneret og solgtes her for 9500 Kr.

Ved at anlægge nærværende Sag har Rhederiet for Dampskibet „Bien" i Helsingør paastaaet Indstævnte: Kaptajn N. Svensson som Fører af Barkskibet „Sverre" af Ystad dømt til at betale et Beløb af 10 000 Kr. eller et ved Rettens Skøn fastsat Beløb for den 24de November f. A. at have indbjerget det nysnævnte Skib hertil, saaledes at der tillægges Rhederiet Renter 5 % aarlig af Beløbet fra Stævningens Dato den 10de Februar d. A. og Sagsomkostninger.

Indstævnte, der har ladet give Møde og ikke fremsat nogen Værnethingsindsigelse, har paastaaet, at han ikke tilpligtes at betale Sagsøgerne mere end 2000 Kr. uden Sagsomkostninger.

Barkskibet „Sverre", der var bygget i 1873 af Træ, lidt over 40 Meter langt og henved 9 Meter bredt samt opmaalt til ca. 444 Brutto Registertons, havde den 30te Oktober f. A. forladt Stocka for at afgaa til Grimsby med en Ladning Træ paa ca. 192 Standards, hvoraf ca. 20 Standards var Dækslast; dens Amning var da 16′ 3″ agter og 15′ 3″ for, og dens Besætning bestod, foruden af Kaptajnen og en Styrmand, af 2 Matroser, en Letmatros, en Kok og 3 Jungmænd. Den 19de November var den naaet op ud for Helsingør, men maatte de følgende Dage paa Grund af Modvind opgive at komme videre, og endnu den 24de November laa den for Anker der med Kronborg i V 1/4 S og Lappegrundens Fyrskib i N t V 3/4 V magnetisk. Vinden var hen paa Eftermiddagen (fra Kl. 4 til Midnat) VNV med klosrebet Merssejlskuling, og var der Strøm fra NNV med en Styrke fra Kl. 4 Eftm. af 2 Knob og lidt derover (ved Midnat dog kun af 1.2 Knob). Skibet havde da 75 Favne Kæde ude paa det Styrbords og 30 Favne paa det Bagbords Anker: det havde fra Kl. mellem 4 og 5 sin Anker- og Agterlanterne tændt og behørig anbragte, og brændte de klart. Kl. ca. 6.20 Eftmd. kom en formentlig tysk Damper „Diamant" nordfra og seilede ind paa „Sverre", saaledes at Damperen med sin Bagbords Side ramte „Sverre" forude, hvorved begge dette Skibs Ankerkæder sprængtes, saa at Ankrene gik tabt, en Mængde Metalplader afreves og Bunden beskadigedes, Bovsprydet og Klyverbommen sønderbrødes og hele Stævnen m. m. ødelagdes, hvorhos Skibet kom til at trække mere Vand end ellers. Som Følge af Ankrenes Tab kom Skibet i Drift sydefter, men lykkedes det at faa Fokken, Storestængestagsejl og Forreundermerssejl satte, og styredes der saa mod SSV, idet der dog af og til blussedes efter Assistance. Kaptajn Svensson har i saa Henseende for-

klaret, at det var hans Tanke om muligt at naa ind til Landskrona (— det var efter hans Mening det eneste Sted, hvorhen der kunde være Tale om at naa uden Assistance —), men, ligesom han ikke antog, at „Sverre“ med dets Skade kunde stagvende, saaledes vidste han heller ikke, om Skibet kunde komme udenom „Pilhaken“ Grund for at gaa ind til Landskrona, og det var derfor, at han søgte at faa Assistance.

Fra Dampskibet „Bien“s Side er det anført, at man fra samme, der laa i Helsingørs Havn, den 24de November f. A. Kl. $6^3/_4$ Eftermiddag hørte et Dampskib give Fløjtestød og saa det kaste Raketter, hvorfor „Bien“ gik ud til denne Damper og da erfarede, at den havde været i Kollision med et for Anker liggende Barkskib, hvis Ankerkæder derved vare sprungne, saa at det var kommet i Drift, hvorfor „Bien“ opfordredes til at opsøge og hjælpe det nævnte Skib. „Bien“ dampede saa sydefter og fik efter nogen Tids Forløb Øje paa „Sverre“, der blussede, og som efter „Bien“s Førers Mening med den Skade, det havde faaet, i det haarde Vejr ikke ved egen Hjælp kunde gaa fri af Grundene ud for Landskrona. Lidt sydligere end Hveens Nordspids naaede „Bien“ ca. Kl. 9 Aften saa nær til „Sverre“, at den med stor Forsigtighed — for at ikke „Bien“s Skrue skulde komme i Berøring med alle de itubrudte Dele, der hang ned foran „Sverre“s Forstævn — fik en 12“ Græstrosse ført over fra „Sverre“, og slæbte „Bien“ saa i ca. $^1/_2$ Time Skibet, der da tog de hidtil førte Sejl ind, i Retning V t N for at komme i Læ af Hveen. Kl. ca. $9^1/_2$ sprang Græstrossen, og det varede noget, inden Forbindelse paany opnaaedes ved en Staaltraadstrosse, og „Bien“ slæbte saa videre i Retning: VNV, men, da Strømmen vedblivende satte stærkt sydefter, besluttede „Bien“ Kl. ca. $10^1/_4$ Aften at forsøge at bjerge „Sverre“ ind til Kjøbenhavn, hvilket ogsaa lykkedes. Kl. ca. 12 Nat fik man Lods ombord tværs af Stubben og naaede ca. Kl. 1 den 25de November om Morgenen ind i Nordrehavn ved Frihavnen.

„Bien“, hvis Besætning bestod af Føreren, en Bedstemand, en Dykker og 2 Fyrbødere, og som er opmaalt til 66.40 Brutto Tons, forsynet med en Maskine paa normalt 200 Hestes (extraordinært 240 Hestes) Kraft og med Centrifugalpumpe og bogført til 92 600 Kr., skal være fuldstændig udrustet til Bjergning og bruges meget dertil (foruden til Bugsering).

„Sverre“s Ladning, der maatte oplosses her og viste sig at udgøre $192^1/_5$ Standards, blev efter Oplosningen vurderet inklu-

sive Fragt hertil, men ufortoldet, til 27 000 Kr., idet dens Værdi da ansaaes forringet med 1500 Kr. Selve Skibet blev i dets beskadigede Stand her ansat til 4000 Kr., og, da dets Reparation med de nødvendige Nyanskaffelser ansloges til ca. 18 400 Kr. og dets Værdi derefter til kun ca. 14 000 Kr., blev det kondemneret og som Følge deraf solgt her for 9500 Kr.

Naar nu hensees til de saaledes anførte Værdiansættelser og til de øvrige i Sølovens § 225 fremhævede Momenter, skønnes den Rhederiet for „Bien“ for den her omhandlede Bjergning tilkommende Godtgørelse passende at kunne fastsættes til 3500 Kr. med Renter som paastaaet, og saaledes, at der derhos betales Rhederiet 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke,

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Kaptajn N. Svensson som Fører af Barkskibet „Sverre“ af Ystad bør til Rhederiet for Dampskibet „Bien“ i Helsingør betale 3500 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 10de Februar d. A., til Betaling sker, og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

86.

Dom, afsagt af Christiania Sjøret den 15de August 1900.

Bark „Jørgen Bang"s Rederi, Grimstad
(Advokat G. Blom)

mod

Bark „Romance"s Rederi, Fredriksstad
(Advokat Jordan).

To Seilskibe, det ene seilende Bidevind for Styrbordshalser, det andet Bidevind for Bagbordshalser, kolliderer. **Førstnævnte sagsøger sidstnævnte paastaaende, at det efter Sjøveisreglerne skulde gaa afveien. Retten finder, at Kollisionen skyldes en ulykkelig Hændelse, begrundet i det usigtbare Veir, som var en nødvendig Følge af det ved Leiligheden herskende Snetykke,** ledsaget af Storm, Lyn og Torden, og frifinder derfor Indstævnte i Henhold til *Sjøfartslovens § 221.*

Den 21de Marts 1899 ca. Kl. $8^1/_2$ Aften fandt der i Nærheden af Galloper Fyrskib et Sammenstød Sted mellem Barkskib „Jørgen Bang" af Grimstad, Kaptein H. Christiansen, og Barkskib „Romance" af Fredriksstad, Kaptein A. Andresen, med den Følge, at førstnævnte Skib led adskillig Skade og maatte søge Nødhavn i Falmouth, hvor det blev repareret. Da „Jørgen Bang"s Rederi finder, at „Romance" bærer Skylden for dette Sammenstød, har det ved Sjøretsstævning af 27de Mai 1899 saggivet sidstnævnte Skibs Rederi, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet samme tilpligtet at betale £ 637.13.10, enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden, tilligemed lovlige Renter fra 27de Mai 1899 og Sagsomkostninger, samt endvidere paastaaet, at Citantskabet for sin Fordring kjendes sjøpantsberettiget i „Romance" og berettiget til at sætte Pantet til Auktion. Det paastaaede Beløb udgjør ifølge en fremlagt Generalregning af 18de April f. A. fra G. C. Fox & Co. i Falmouth med Bilag de med „Jørgen Bang"s Reparation forbundne Omkostninger.

„Romance"s Rederi har paastaaet sig frifundet og tilkjendt Sagsomkostninger.

Efter Proceduren og de foreliggende Oplysninger er Sagens faktiske Sammenhæng i det Væsentlige følgende:

Barkskib „Jørgen Bang", som har en Drægtighed af 675 Reg. Ton, afgik den 16de Marts 1899 fra Laurvig med en Ladning Trælast, bestemt til Sidney. Den 21de Marts næstefter

Kl. 8 Eftermiddag befandt Skibet sig ca. 5′ SSO. ½ O. af Galloper Fyrskib, hvor det vendte Bidevind sydover. Vinden var SSV., tiltagende til Storm, med Snetykke, Lyn og Torden, hvorhos Fartøiet, som gjorde en Fart af ca. 2 Knob, og hvis Lanterner brændte klart, havde oppe begge Undermersseil, rebet store Mersseil, Fore-Stagsseil samt indre Klyver. Kaptein Christiansen og 1ste Styrmand August Nielsen var begge paa Dæk, hvilket ogsaa var Tilfældet med Matros Aanonsen, der holdt Udkig paa Bakken, Letmatros Garten, som stod ved Roret og Stuert Emanuel Rasmussen. Bemeldte Matros Aanonsen, som under sin Udkigsvirksomhed regelmæssig gav et Stød i Signalluren med et knapt Minuts Mellemrum hver Gang, saa nogen Tid efter at der var slaaet 8 Glas, ret forud en Lanterne, hvis Farve han ifølge sit Udsagn ikke kunde skjelne, og sang strax ud herom. Styrmand Nielsen, som befandt sig paa Stordækket, gik nu agterud for at hente Kikkert, og begav sig derpaa efter Kapteinens Ordre forud, for at se efter hvad Slags Lanterne det var. Da Nielsen var kommen paa Bakken, saa han strax, at det var en grøn Lanterne ca. 1 Streg paa Læ Boug, hvorom han strax sang ud og raabte: „Haardt ned med Roret", idet han samtidig løb agterud. Bemeldte Ordre, hvis Hensigt ifølge Styrmand Nielsens Udsagn var at undgaa eller afsvække en Kollision, der ellers var uundgaaelig, idet Skibene knapt var fjernet mere end et Par Kabellængder fra hinanden, blev tillige givet af Kaptein Christiansen, der ogsaa saa den grønne Lanterne, hvorpaa Roret hurtigst muligt med Kapteinens Bistand lagdes haardt Bagbord, efterat der tidligere hele Tiden siden Letmatros Garten kom tilrors var styret Bidevind. Strax efter blev ogsaa det mødende Skibs røde Lanterne synlig ret forud, og umiddelbart efter stødte det sidstnævnte Skib, der viste sig at være „Romance", med sin Bagbords Boug mod „Jørgen Bang"s Bagbords Boug, og tilføiede dette sidste betydelig Skade paa Vaterbord, Række, Svineryg, Klyverbomrig m. v. Paa Kapteinens Spørgsmaal til „Romance" om Grunden til at dette Skib manøvrerede, som det gjorde, svaredes der ifølge hans Udsagn, at Fartøiet ikke vilde falde af. Efter Kollisionen kom begge Skibe strax klar af hinanden.

Barkskib „Romance", hvis Drægtighed er 595.70 Reg. Ton, afseilede den 4de Marts 1899 fra Fredriksstad med en Ladning høvlede Bord, bestemt til Fleetwood. Den 21de Marts næstefter ca. Kl. 7,40 Eftermiddag, da Skibet, der laa for Bagbords Halser, 6 Streger fra Vinden, og hvis Fart var omtrent 2 Knob, var paa

Høiden af Gallopers Fyrskib, blev Overmersseil og Fokken gjort fast, idet samtlige Seil, med Undtagelse af store Mersseil, 2 Undermersseil og Fokken, allerede var fastgjorte ved 6-Tiden samme Eftermiddag paa Grund af den herskende Snestorm. Kaptein Andresen og 1ste Styrmand S. E. Eriksen befandt sig paa Dæk, hvilket ogsaa var Tilfældet med Dæksgut Alfred Olsen (4de Kontravidne), der kom paa Udkig paa Bakken Kl. 7½ Eftermiddag, Letmatros G. A. Oddgren (2det Kontravidne), der stod tilrors, og Tømmermand S. Olaussen (3die Kontravidne), der befandt sig paa Merseraaen. Taageluren ombord i „Romance", blev stadig holdt gaaende med 2 Stød, baade medens 4de Kontravidne holdt Udkig, og medens 3die Kontravidne, som han afløste, besørgede Udkigen. 3die Kontravidne iagttog, da han ca. Kl. 7 den nævnte Eftermiddag tiltraadte Udkigspladsen paa Bakken, en blank Lanterne et lidet Gran paa Læ Boug, hvilken Lanterne først forsvandt for hans Blik nogle Minuter forinden han fra Merseraaen fik Øie paa en rød Lanterne. I samme Øieblik, han saa den sidstnævnte Lanterne, sang han ud derom, og samtidig sang 4de Kontravidne fra Bakken ud om bemeldte røde Lanterne, som han saa i Læ. 2det Kontravidne modtog strax efter fra Kapteinen, der ligesaavelsom 1ste Kontravidne havde faaet Øie paa den røde Lanterne, Ordre til at lægge op Roret, hvilket 2det Kontravidne gjorde med det samme. Fartøiet faldt ifølge 2det Kontravidnes Udsagn først af 1 Streg og luffede derefter op ½ Streg, hvorpaa det atter faldt af 1 Streg og paanyt luffede lidt op indtil det ialt faldt af 2½ Streg. En Stund efterat „Romance"s Ror var bleven lagt op, lod 1ste Kontravidne gaa Læ-Agterbrasen, for at Fartøiet skulde falde villigere af. Lidt efter at den røde Lanterne var bleven synlig fik man Øie paa en grøn Lanterne, som efter Øiebliks Forløb atter forsvandt, — 2det og 3die Kontravidne er for sit Vedkommende sikker paa, at de saa den røde og grønne Lanterne samtidig — og strax efter foregik Kollisionen, ved hvilken „Romance" rammedes agtenfor Bakken mellem Fokkeriggen og Kranbjælken omtrent ved Røstlemmen.

Indstævnte har fremholdt, at „Romance" har manøvreret ganske korrekt ved at give haardt Bagbord Ror i det samme man fik Øie paa „Jørgen Bang". Indstævnte hævder derhos, at der ombord i „Romance" blev holdt ordentlig Udkig, og at Skibet faldt af itide og tilstrækkeligt. Derimod foreligger der efter Indstævntes Mening Feil fra „Jørgen Bang"s Side, idet dette

Fartøi adskillige Minuter før Kollisionen lagde Roret ned med den Følge, at Skibet faldt af, istedetfor at holde sin Kurs, hvortil det efter Styringsreglerne var pligtigt, og Indstævnte antager derfor, at Skylden for Sammenstødet ligger hos „Jørgen Bang", eller i ethvert Fald ikke hos „Romance" alene. For det Tilfælde, at man ikke vil medgive nogen Skyld hos „Jørgen Bang", antager Indstævnte, at Aarsagen til Kollisionen maa søges i det usigtbare Veir i Forbindelse med Storm og høi Sjø og den deraf følgende ringe Seilføring, og at hvert af Skibene følgelig maa bære sin Skade. — — — —

Citantskabet hævder, at „Romance", der laa for Bagbords Halser, 6 Streger fra Vinden, altsaa styrende vestover, og som følgelig efter Styringsreglerne var pligtig til at styre af Veien for „Jørgen Bang", som laa for Styrbord Halser, 6 Streger fra Vinden, altsaa styrende SO. over, ikke faldt af itide og tilstrækkeligt, og at denne Omstændighed er Grunden til Sammenstødet. Ifølge Citantskabets Udsagn blev der nemlig ved Leiligheden ikke holdt ordentlig Udkig ombord i „Romance", hvilken Omstændighed havde tilfølge, at „Jørgen Bang" blev opdaget altfor sent. Citanten har med Hensyn hertil fremholdt, at man ombord i „Jørgen Bang" opdagede „Romance" meget tidligere end omvendt, samt at 4de Kontravidne, der ved Leiligheden besørgede Udkigen i sidstnævnte Skib, er en ganske ung Gut paa 16 Aar, medens de forhaandenværende Omstændigheder krævede en paalidelig og paapasselig Udkigsmand. Under Benægtelse af, at „Jørgen Bang" faldt af ved Leiligheden, har Citantskabet derhos gjort opmærksom paa, at Øiemedet med at Roret lagdes ned ombord i sidstnævnte Skib, var at forhindre Fartøiets Affalden og støtte det op til Vinden, samt at Iagttagelsen af „Jørgen Bang"s grønne Lanterne ombord i „Romance" i Tilfælde kun kan forklares paa den Maade, at sidstnævnte Skib har været næsten helt oppe i „Jørgen Bang"s Kurslinie, og at „Jørgen Bang" samtidig har giret lidt, hvad der under de forhaandenværende Omstændigheder ikke stod til at undgaa.

Retten skal bemærke, at da „Romance" efter det Oplyste før Sammenstødet laa Bidevind for Bagbords Halser, medens „Jørgen Bang" laa Bidevind for Styrbords Halser, var „Romance" ifølge Plakat af 16de Januar 1897 § 17 b pligtig til at gaa af Veien for „Jørgen Bang", der havde at holde sin Kurs. Det var derfor efter Rettens Mening en fuldstændig korrekt Manøvre fra „Romance"s Side at give haardt Bagbord Ror i det samme

man ombord sammesteds fik Øie paa „Jørgen Bang"s røde Lanterne. At sidstnævnte Fartøi, da man fra samme iagttog „Romance"s grønne Lanterne, lagde Roret ned, for at forhindre Skibets Affalden og støtte det op til Vinden, maa Retten ligeledes betegne som en under de forhaandenværende Omstændigheder korrekt Manøvre. Efter det Oplyste var imidlertid Afstanden mellem begge Fartøier da de fik Øie paa hinandens omtalte Lanterner, hvilket maa antages at være skeet nogenlunde samtidigt, saa liden, at en Kollision efter Rettens Mening vanskelig kunde forebygges ved nogensomhelst Forholdsregel fra Fartøiernes Side. „Romance" var nemlig dengang saa langt forlig af „Jørgen Bang" eller saa nær op til sidstnævnte Fartøis Kurslinie, at det ikke kunde komme afveien ved at falde af, og en Oplægning af Roret fra „Jørgen Bang"s Side, — en Forføining, hvortil der muligens kunde have været Opfordring (cfr. Pl. $^{16}/_{1}$ 1897 § 21, Anm.) —, vilde antagelig kun have forværret Situationen. Det stedfundne Sammenstød er saaledes efter Rettens Mening udelukkende begrundet i den Omstændighed, at Fartøierne ikke i betimelig Tid fik Øie paa hinanden. Da man efter det Oplyste maa gaa ud fra, at hvert af Skibene har holdt sig Paabudet i Pl. af 16de Januar 1897 § 15, c efterrettelig, og at Udkigen ombord i begge Fartøier før Sammenstødet har været tilfredsstillende, i hvilken sidste Henseende man for „Romance"s Vedkommende specielt skal bemærke, at 4de Kontravidne ifølge 1ste Kontravidnes Prov er en paalidelig Person, samt at 3die Kontravidne befandt sig paa Merseraaen i Merset, kan Aarsagen til den sene Observation alene søges i det i høi Grad usigtbare Veir, som var en nødvendig Følge af det ved Leiligheden herskende Snetykke, ledsaget af Storm, Lyn og Torden (cfr. i denne Forbindelse den af ovennævnte Matros Aanonsen under Sjøforklaringen i London den 7de April 1899 afgivne beedigede Forklaring (Bil. 2 ad 2 Pag. 4), hvorunder han har udtalt, at han fik Sneen lige i Ansigtet naar han saa fremover, og at Veiret, naar „Bøierne" stod paa, var saa tykt som det kunde være, samt at man mellem „Bøierne" kunde se et lidet Stykke, men ikke langt.

Efter det anførte antager Retten, at Sammenstødet er en Følge af ulykkelig Hændelse, og da Sjøfartslovens § 221 for dette Tilfælde bestemmer, at hvert Skib bærer sin Skade, maa Indstævnte blive at frifinde.

Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Bark „Romance"s Rederi bør for Bark „Jørgen Bang"s Rederis Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

6te August 1900.

G. Bull.

Enig.

7de August 1900. *M. Saxlund.*

Ligesaa.

10de August 1900. *W. Grønstad.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 25	Aargang I	1900

87.

Dom, afsagt af Christiania Sjøret den 15de August 1900.

„Moland"s Rederi, Lillesand
(Advokat Bredal)

mod

„Maranda"s Rederi, Drammen
(Advokat G. Blom).

To Seilskibe, det ene seilende Bidevind for Styrbords Halser, det andet Bidevind for Bagbords Halser, kolliderer en mørk Vintermorgen, med svært Hav, regntyk Luft og Regnbyger. De sagsøger gjensidig hinanden til Erstatning for den ved Kollisionen lidte Skade, men Retten finder, at det ikke er godtgjort, at Sammenstødet er foraarsaget ved Skyld fra nogen af Siderne, hvorfor Parterne frifindes for hinandens Tiltale i Henhold til *Sjøfartslovens § 221.*

Den 13de Februar 1899 mellem Kl. 5 og 6 Formiddag fandt der i den britiske Kanal et Sammenstød Sted mellem Skonnertskibet „Moland" af Lillesand, Kaptein C. Emanuelsen, og Jernskibet „Maranda" af Drammen, Kaptein E. F. Tollefsen, med den Følge, at „Moland" ramponeredes saaledes, at det strax efter drev iland og blev fuldstændigt Vrag. Da „Moland"s Rederi finder, at „Maranda" bærer Skylden for Ulykken, har det, efter forgjæves at have afkrævet „Maranda"s Rederi Erstatning, ved Sjøretsstævning af 22de, irettefort 24de Mai 1899, saggivet dette sidste, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet

samme tilpligtet at betale Kr. 53 000.00 og £ 472, sidstnævnte Beløb i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen, med 4 % Renter fra Sagens Berammelse samt Sagsomkostninger. Med Hensyn til de paastaaede Beløb har Citantskabet oplyst, at „Moland“s Assurancetaxt udgjorde Kr. 51 500.00 (cfr. Bilag 1 ad 2), at dets Proviant og Udstyr androg til Kr. 1500.00, og at dets Fragt udgjorde £ 572 (cfr. Bil. 2 og 3 ad 2).

„Maranda“s Rederi, der hævder, at Skylden for Sammenstødet paahviler „Moland“, har under 1ste August s. A. udtaget Kontrastævning, der er iretteført den 2den August næstefter, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling nedlagt saadan Paastand: „At Kontracitantskabet „Maranda“s Rederi frifindes, og hos Hovedcitantskabet tilkjendes £ 303.12, i denne Myntsort eller i norske Penge efter Betalingsdagens Kurs, med Renter fra Kontrastevningens Datum samt Omkostninger i Hoved- og Kontrasøgsmaalet.“ Kontracitantskabet har fremlagt en Generalregning (Bil. ad 4) betræffende de Udgifter, som Kollisionen har paaført „Maranda“, og hvis samlede Paalydende svarer til Paastandsbeløbet £ 303.12.

I Sagens sidste Session blev den fremmet med Indlæg fra Hovedcitantskabets Side, hvorefter Kontracitantskabet under Benegtelse af bemeldte Indlæg indlod den til Dom. Hovedcitantskabet begjærede derefter 8 Ugers Udsættelse under Paaberaab af, at det antagelig var af betydelig Interesse at faa afhørt som Vidne den ved Kollisionen ombord i „Moland“ fungerende 2den Styrmand, som for Tiden er paa Reise, og som gjentagne Gange baade ved Breve og Telegrammer er anmodet om at komme hjem hurtigst muligt. Kontracitantskabet protesterede mod enhver Udsættelse med Bemærkning, at bemeldte 2den Styrmand tidligere 2 Gange er afhørt som Vidne, og at de Oplysninger, som Hovedcitantskabet nu ønskede at erholde, kunde have været erhvervet tidligere. Den omhandlede 2den Styrmand, hvis Navn er Christian Jensen, har, efter hvad der fremgaar af de fremlagte Dokumenter, afgivet beediget Vidneforklaring i Sagens Anledning under de Sjøforklaringer, som den 18de Februar og 1ste Marts 1899 efter Begjæring af Assuranceagent Hauff er optaget paa Generalkonsulatet i London (cfr. Bil. 7 og 8 ad Dokument 2), og naar derhos tages i Betragtning, at der ikke af Hovedcitanten er angivet noget særskilt uoplyst Punkt, hvorom det ansees ønskeligt at erholde yderligere Forklaring af nævnte Person, anta-

ges den begjærede Udsættelse ikke at burde tilstaaes Hovedcitanten, og Sagen vil saaledes blive at paakjende i Realiteten.

Efter de foreliggende Oplysninger er Sagens faktiske Sammenhæng i det væsentlige følgende:

Den 29de Januar 1899 afgik „Moland", hvis Drægtighed er 347 R. T., fra Hedestrand (Strømstad Distrikt) i Sverige med en Ladning, bestaaende af 525 Tons huggen Granit, bestemt til Vera Cruz. Den 13de Februar næstefter omtrent Kl. 5 Form. befandt Skibet sig i den britiske Kanal mellem Isle of Wigth og Portland omtrent 25′ SV af St. Catherines Point; Veiret var da stormfuldt med SV-lig Vind, svært Hav, regntyk Luft og Regnbyger. Fartøiet, der gjorde ca. 4 Miles Fart, havde klodsrevet Storseil, Fore-Stump og Fore-Stagseil, samt laa omtrent VNV an, Bidevind for Bagbords Halser, hvorhos dets Lanterner brændte klart. 1ste Hovedvidne, Tømmermand Emanuel Karlsson, kom Kl. 5 Form. den sidstnævnte Dag tilrors i „Moland", idet han afløste 2det Hovedvidne, Matros Leonard Karlsson, som skulde overtage Udkigsposten fra nævnte Klokkeslet; 2den Styrmand Christian Jensen havde Vagt samme Formiddag fra Kl. 4 til 8, og befandt sig saaledes paa Dæk efter førstnævnte Klokkeslet. Da 2det Hovedvidne fra Roret skulde gaa forud for at begive sig paa Udkig, var han paa Anmodning af 2den Styrmand denne behjælpelig med at fire Mesanbommen ned i Læ, hvilket Arbeide medtog omtrent 5 Minutter, hvorpaa nævnte Vidne, efter at have tittet gjennem en Ventil ind i Ruffen, hvor der var Lampelys, gik op paa Ruffetaget, hvor man ifølge Vidnets Udsagn ser ligesaa godt som fra Bakken, over hvilken sidste Sjøen slog. Paa Ruffetaget stod 2det Hovedvidne en Stund — „ikke længe, men dog et Gran" — og tittede rundt fremover, hvorefter han fik Øie paa et Seilskibs røde Lanterne i Læ og temmelig nær, i hvilken Anledning han strax sang og sprang agterover. Efterat Mesanbommen, som nævnt, var firet i Læ. var 2den Styrmand i omtrent 3 Minutter optaget med at klare Enderne og Skjøderne etc., hvorefter han tog Kikkerten, der laa i en Kasse indenfor Kahytsdøren og undersøgte Horisonten overalt baade til Luvart og til Læ uden at opdage noget, hvorpaa han atter lagde Kikkerten tilbage paa sin Plads og gik op til Luvarts Side af Halvdækket, og et Par Minutter senere hørte han, at 2det Hovedvidne sang ud: „en Seiler i Læ", hvorhos han i samme Øieblik fik Øie paa et mødende Fartøis røde Lanterne et Par Streger paa Styrbords Boug. Strax efter at have hørt 2det Hoved-

vidnes Raab gav 2den Styrmand Rormanden (1ste Hovedvidne) Ordre til at lægge Roret haardt op, samt varskoede Kapteinen, som var i Kahytten. 1ste Hovedvidne efterkom strax 2den Styrmands Ordre, hvorpaa Skibet ifølge bemeldte Vidnes Udsagn faldt 2 Streger, nemlig fra VNV til NV. For at faa Fartøiet til at falde mere lod Kapteinen, som imidlertid var kommen paa Dæk, Storseilet nedfire, og efter at dette var skeet saavidt, at nævnte Seil ikke gjorde Nytte i Vinden, faldt Skibet yderligere, saa at Kursen ifølge 1ste Hovedvidnes Udsagn kom ned til N t V og et Øieblik var helt nede i N. Efter Storseilets Nedfiring blev Frivagten efter 2den Styrmands Ordre udpurret af 2det Hovedvidne. Da det mødende Skibs røde Lanterne var kommen om paa „Moland"s Bagbords Baug, og der altsaa vistes „Rødt mod Rødt", antog man ombord i sidstnævnte Skib, at Fartøierne skulde gaa klar af hinanden, men lidt efter stødte det mødende Skib, der viste sig at være „Maranda", med sin Klyverbom mod „Moland"s Bagbords Side, omtrent imellem Storevant og Mesanvant, tagende med sig Mesanvant, store Stang, store Mersestang, Ræer etc. Kaptein Emanuelsen, som ved Leiligheden stødte sig i Hovedet og paa Knæet, kom tilligemed 2den Styrmand og 1ste Hovedvidne ombord i „Maranda", forinden Skibene kom fra hinanden, medens „Moland"s øvrige Besætning blev reddet af en i Ostende hjemmehørende Steamtrawler.

„Maranda", hvis Drægtighed er ca. 1400 R. T. og som den 29de Januar 1899 afgik fra Hamburg i Ballast med 700 Tons Cement, bestemt til Pensacola, befandt sig den 13de Februar næstefter ca. Kl. 5½ Form. i den britiske Kanal omtrent 23 Mil SSV af St. Catherines Point samt laa SO hen for svigtet Storstump, Forstagsseil og Storm-Mesan og drev 6 Streger ONO hen. Skibet havde en Fart af ca. 2 Knob, og dets Lanterner brændte godt. 3die Kontravidne, 2den Styrmand P. T. Gundersen, kom den sidstnævnte Dag paa Styrbords Vagt Kl. 4 Form., hvorhos Letmatros Harald Skogstad kom paa Udkig og Youngmand Olaf Øien kom tilrors Kl. 5 samme Morgen. Foruden de nævnte 3 Personer befandt ogsaa Tømmermand Aanonsen og Seilmager Fredriksen sig paa Dæk paa nævnte Tidspunkt. Ca. 20 Minutter efter at han var kommen paa Udkig, fik Skogstad ifølge sit Udsagn Øie paa en rød Lanterne paa Læ Baug, hvorefter han strax slog 2 Slag paa Klokken. 3die Hovedvidne, som dengang netop var kommen ned paa Dæk efter at have seet paa Kompasset ved Rormanden, sprang strax forud, og fik paa

sit Spørgsmaal til Udkigsmanden om, hvad denne havde seet, et Svar, der for hans Øren lød saaledes: „Jeg ser en grøn Lanterne“. Da 3die Kontravidne var kommen helt op paa Bakken, observede han begge „Moland“s Lanterner ca. 1½ a 2 Streger paa Bagbord Baug, hvorefter han løb agter i Kahytten og hentede Blus, som blev opsendt midtskibs. Da bemeldte Vidne efter Blusningen atter gik tilbage paa Bakken, fik han se „Moland“s røde Lanterne ca. 3 Skibslængder ret forud, hvorefter Bagbords Vagt blev kaldt paa Dæk. Ved Sammenstødet, som i samme Øieblik fandt Sted, blev „Maranda“s Klyverbom og ene Mersebrase knækket. Der blev ikke givet Rormanden nogen Ordre til at forandre Roret fra det Tidspunkt, da han overtog Roret, indtil Kollisionsøieblikket. Strax efter Sammenstødet kom Kaptein Tollefsen, som havde ligget fuldt paaklædt paa en Sofa i Kahytten, paa Dæk, hvor han traf „Moland“s Kaptein og 2den Styrmand samt 1ste Hovedvidne, hvilke anmodede ham om at søge at redde „Moland“s øvrige Besætning, hvorefter „Maranda“, for at efterkomme denne Anmodning, i omtrent 5 Timer seilede rundt paa Kollisionsstedet, men da man nu fik Øie paa et Dampfiskefartøi, som nærmede sig, blev videre Forsøg opgivet. „Maranda“ satte derpaa til saa mange Seil, som kunde staa, for at gaa klar af St. Catherines Point, og bragtes Kl. 4½ Eftermiddag paa Spithead Red. 3die Kontravidne har udtrykkelig provet, at Vinden ifølge „Maranda“s Kompas var SSV, og at „Maranda“ laa til Vinden for Styrbords Halser med Roret nede.

Hovedcitantskabet, som i Tilslutning til sin oprindelige Paastand har paastaaet „Moland“s Rederi frifundet og tilkjendt Sagsomkostninger for Kontrasøgsmaalets Vedkommende, har til Bevis for at „Maranda“ bærer Skylden for Sammenstødet, paaberaabt efternævnte Omstændigheder:

1. „Maranda“ laa ved Leiligheden uden Styring og drev,
2. „Maranda“ var, for at andre Seilere kunde tage sig ivare, pligtig til at varsle, at det laa saaledes og drev, enten paa den i Plakat af 16de Januar 1897 § 4, a foreskrevne Maade eller ved at tage Sidelanternerne ind (cfr. nævnte Plakats § 4, c), hvilken Varsling i Tilfælde vilde have medført, at „Moland“ havde forstaaet hvordan Stillingen var, og følgelig enten vilde have beholdt sin Kurs eller gaaet over Stag.
3. „Maranda“ har ikke holdt sig den omtalte Plakat efterrettelig, forsaavidt den paabyder Iagttagelse af saadanne Forsigtighedsregler, som almindelig Sjømandsskik eller Tilfældets

særegne Omstændigheder maatte tilsige (cfr. Plakatens § 29), idet Fartøiet ikke har gjort nogetsomhelst, uagtet god Sjømandsskik formentlig tilsagde, at det fra det Øieblik af, da det fik se „Moland", som faldt af efter Styringsreglerne, burde gjøre alt, hvad det kunde, for at komme under Styring.

4. „Maranda" har ikke alene ligget tvers paa Vinden, men synes endog at have faldt betydelig af; i ethvert Fald har den giret frem og tilbage for Vind og Sjø, idet det paa anden Maade ikke kan forklares, at Skibet, efter at have faaet „Moland"s røde Lanterne paa Læ Baug, alligevel kunde kollidere med sidstnævnte Fartøi saaledes, at det rendte sin Baug ind i „Moland"s Side.

Under Henvisning til de saaledes opregnede Omstændigheder har Hvedcitanten udtalt, at medens man ombord paa „Moland" har sat hele Mandskabet i Aktivitet, og manøvreret korrekt, idet man strax faldt af ved Hjælp af Ror og Seilmanøvrer og derved bragte Situationen derhen, at Fartøierne efter alle gode Regler var klar af hinanden, har man paa „Maranda" ført urigtige Signaler, idet man har ligget og drevet med Sidelanternerne ude, som om man var seilende Fartøi, og undladt at gjøre noget som helst for at undgaa Kollisionen, og for dette sit Forhold maa „Maranda" efter Hovedcitantens Mening bære Ansvaret.

Kontracitanten har, under Benegtelse af, at der fra „Maranda"s Side er begaaet nogen Feil, fremholdt, at bemeldte Skib som liggende Bidevind for Styrbords Halser, ifølge Plakat af 16de Januar 1897 § 21, cfr. 17 b, havde ikke alene Pligt, men ogsaa Ret til at beholde sin Kurs og sin Fart uforandret. Med Hensyn til de af Hovedcitanten paaberaabte, under ovennævnte 4 Numere omhandlede Omstændigheder har Kontracitanten derhos bemærket følgende:

ad 1. Naar hensees til, at „Maranda" var et *ballastet* Jernskib, var den Seilmængde, som det anvendte ved Leiligheden, efter Omstændighederne passende Stormseil, og efter det Oplyste styrede Fartøiet ogsaa sin Kurs Bidevind med Roret saa meget nede som dertil nødvendigt.

ad 2. Plakat af 16de Januar § 4 a er kun anvendelig, naar man *paa Grund af Uheld* er ude af Stand til at manøvrere. „Maranda" var forøvrigt under Kommando og havde følgelig ikke alene ikke nogen Pligt til at vise de i nævnte Plakatbestemmelse foreskrevne Lys, men vilde

endog have paadraget sig Ansvar, om det saa havde gjort.

ad 3. „Maranda" har handlet i fuldkommen Overensstemmelse med Styringsreglerne, idet det eneste, som Skibet ifølge bemeldte Regler havde Lov til at gjøre, nemlig Blusning i Hensigt at paakalde mødende Seileres Opmærksomhed (§ 12), blev bragt i Anvendelse.

ad 4. „Maranda" har ikke ligget tvers paa Vinden. Skibet laa Bidevind Kurs og efter Omstændighederne godt til Vinden.

Som Grund for at „Moland" er Skyld i Kollisionen. har Kontracitantskabet anført, at der efter det oplyste ikke var nogen Udkig ombord i nævnte Skib umiddelbart før Sammenstødet, og at man derfor opdagede „Maranda" for sent og saaledes ikke havde tilstrækkelig Tid til at falde af, saameget mindre som „Moland" var luggjærrig og ikke vilde falde ordentlig, før man fik reduceret Agterseil, hvilket først skeede efter at Kapteinen var kommen paa Dæk. Kontracitantskabet har videre anført, at „Moland", uagtet det laa for Bagbords Halser og følgelig skulde holde sig rede til at falde af naarsomhelst, laa for en Seilføring, der gjorde Skibet saa luggjærrigt, at det ikke kunde falde uden at man gav op Agterseilet. Kontracitantskabet har endelig fremholdt, at „Moland"s Styring ved Leiligheden har været meget mangelfuld, og har i saa Henseede paaberaabt den af „Maranda"s Udkigsmand Letmatros Skogstad under Sjøforklaringen i London afgivne Forklaring (Bil. 9, ad 2).

Retten skal bemærke, at den efter det oplyste ikke kan anse det godtgjort, at „Maranda" ved den omhandlede Leilighed laa uden Styring og drev, idet den tvertimod maa gaa ud fra, at bemeldte Skib før Kollisionen var under Kommando og efter ter Omstændighederne laa godt til Vinden med en Fart af 2 Knob. En Afdrift af 6 Streger er nemlig ikke noget usædvanligt for ballastede Skibe, naar der, som in casu, er Storm af Modvind og oprørt Hav, ligesom Giring under saadanne Omstændigheder er uundgaaelig, idet Fartøiet af og til kan falde af og luffe til igjen. Hvorvidt „Maranda"s Seilføring var fuldt ud tilstrækkelig under de forhaandenværende Omstændigheder, maa vistnok ansees tvivlsomt, men da der ikke foreligger nærmere Oplysninger om Skibets Beskaffenhed eller betræffende Ballastens Placering, er det ikke muligt for Retten at opgjøre sig en bestemt Mening herom. Der paahvilede altsaa saa langt fra

„Maranda“ nogen Pligt til at benytte noget af de i Plakat af 16de Januar 1897 § 4 a og c omhandlede Signaler, at Fartøiet vistnok vilde have paadraget sig Ansvar, saafremt det havde gjort dette. Da „Maranda“ laa Bidevind for Styrbords Halser, havde det, efter at man ombord havde faaet Øie paa „Moland“s Lanterner, ifølge nævnte Plakats § 21, cfr. § 17 b, at holde sin Kurs og sin Fart uforandret, hvilket ogsaa blev gjort, hvorhos den eneste Forføining, hvortil der efter Rettens Formening ifølge Plakaten var Adgang, nemlig Blusning for at paakalde Opmærksomheden (Pl. § 12), blev truffet. Spørgsmaalet er imidlertid, om „Maranda“, da Sammenstødet skjønnedes at være uundgaaeligt, ikke kunde have taget en eller anden Forholdsregel til mulig Forebyggelse af Kollisionen (cfr. Pl.s § 21, Anm.), og i bekræftende Fald ved sin Undladelse heraf har gjort sig skyldig i en Forsømmelse. Den eneste Forholdsregel, hvorom der efter Rettens Mening i saa Henseende kunde være Tale, var Tilsætning af flere Seil, men selv om „Maranda“ havde havt Opfordring hertil — noget, hvorom Retten, efter hvad den ovenfor har udtalt betræffende Seilføringen, ikke kan opgjøre sig nogen Mening — var det Tidsrum, som efter det oplyste maa antages at være hengaaet fra det Øieblik, da „Moland“ blev synlig ombord i „Maranda“ til Kollisionsøieblikket, for kortvarigt til at saadan Forføining kunde træffes, specielt naar hensees til Mørket og Aarstiden. Med Hensyn til „Moland“, der efter det oplyste laa Bidevind for Bagbords Halser, skal Retten bemærke, at bemeldte Fartøi, da det fik Øie paa „Maranda“s røde Lanterne paa Styrbord Baug, ifølge Plakatens § 21 havde at gaa af Veien for sidstnævnte Skib. Det er ogsaa paa det Rene, at „Moland“ straks faldt af, først fra VNV til NV og derpaa, efter at Storseilet var nedfiret, til N t V. Denne Manøvre foregik imidlertid paa et forsent Tidspunkt eller for langsomt til, at Sammenstødet kunde undgaaes, og Spørgsmaalet er da, om det efter det oplyste er antageligt, at „Moland“ bærer Skylden herfor, hvilket atter beror paa, om bemeldte Skib kan ansees overført at have gjort sig skyldig i nogen af de af Kontracitanten paaberaabte Feil. Dette kan Retten ikke finde. Efter de foreliggende Oglysninger maa man nemlig gaa ud fra, at 2det Hovedvidne havde været paa Udkig en Tid forinden „Maranda“s røde Lanterne observeredes af ham, og man kan derfor ikke tillægge den Omstændighed, at nævnte Vidne, efter at være bleven afløst ved Roret, en ganske kort Stund — antagelig høist 5 Minutter — hjalp 2den Styr-

mand med at fire Mesanbommen ned i Læ, forinden han begav sig paa Udkig, nogen Betydning til Skade for Hovedcitanten. At 2det Hovedvidne ved Leiligheden holdt Udkig paa mangelfuld eller forsømmelig Maade er ikke godtgjort, og den Omstændighed, at han ikke tidligere end skeet fik Øie paa „Maranda"s røde Lanterne, maa antagelig tilskrives det usigtbare Veir, i Forbindelse med Mørket. Retten kan heller ikke finde, at „Moland"s Seilføring ved Leiligheden var urigtig eller uforsvarlig, i hvilken Henseende bemærkes, at den Omstændighed, at „Moland", efter at være faldet af fra VNV til NV, ophørte at falde af yderligere, indtil Storseilet var nedfiret, antagelig ikke behøver at hidrøre fra Seilføringen, idet det ikke er usædvanligt, at et Fartøi med korrekt Seilføring, efter at være faldet noget af, stopper op for kortere eller længere Tid paa Grund af Sjøgang eller Strøm eller begge Dele. At „Moland"s Styring før Kollisionen var urigtig eller mangelfuld, kan Retten ikke anse godtgjort, idet den ikke finder, at Letmatros Skogstads Udsagn under Sjøforklaringen i London (Bil. 9 ad 2) kan tillægges nogen afgjørende Vægt i heromhandlede Henseende.

Efter det anførte kan Retten ikke anse det godtgjort, at det stedfundne Sammenstød mellem „Moland" og „Maranda" er foraarsaget ved Skyld paa nogen af Siderne, og den maa derfor gaa ud fra, at Kollisionen er en Følge af ulykkelig Hændelse, for hvilket Tilfælde Sjøfartslovens § 221 bestemmer, at hvert Skib bærer sin Skade. Parterne maa saaledes blive at frifinde for hinandens Tiltale, hvorhos Sagsomkostningerne antages at burde ophæves saavel for Hoved- som for Koutrasøgsmaalets Vedkommende.

Thi kjendes for Ret:

Hovedcitanten „Moland"s Rederi og Kontracitanten „Maranda"s Rederi bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

Den 15de Juli 1900. *G. Bull.*

Enig. 11te Juli 1900. *M. Saxlund.*

Enig med Førstvoterende.

14de August 1900. *W. Grønstad.*

88.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 23de August 1900.

Handels- og Fabriksfirmaet Brødrene J. & O. Timm
(Overretssagfører Kiær).
mod
Grosserer og Skibsrheder Alfred Christensen.
(Overretssagfører Axel Salomonsen).

Under et Dampskibs Losning var en Kasse, indeholdende Gasapparater m. m. til et herværende Firma, under Ophejsningen styrtet ned paa Bunden af Lastrummet, hvorved Kassens Indhold blev delvis ødelagt eller beskadiget. Under en i den Anledning af vedkommende Firma mod Skibets Rhederi til Betaling af de paagjældende Varers Værdi anlagt Sag dømtes Rhederiet, da det ikke under Sagen var blevet oplyst, hvorledes Uheldet indtraf, og der derfor intet Hensyn kunde tages til Rhederiets Gisning om, at det skyldtes den Omstændighed, at Varerne vare urigtig anbragte i Kassen, saa at den kom til at hælde under Losningen. Efter et under Sagen optaget Skøn maatte Kassen antages at have været fuldt ud solid og behørig til Forsendelse af de omhandlede Varer.

I Juni Maaned 1899 blev der fra Antwerpen med Damperen „Pallas“, tilhørende Dampskibsselskabet „Urania“, for hvilket Indstævnte i nærværende Sag: Grosserer Alfred Christensen er Rheder, afskibet bl. a. en Kasse, indeholdende Gasapparater m. m. til et Fakturabeløb af Frcs. 1483.65 eller, til Kurs $72^1/_5$, Kr. 1071.20, bestemt til Sagsøgerne: Handels- og Fabriksfirmaet „Brødrene J. & O. Timm“. Kassen med Indhold var afsendt fra et Firma i Lyon og skal have bestaaet af en Træbund og 4 Tremmesider samt Sejldugslaag og have været 3 à 4 Alen lang, $1^1/_2$ à 2 Alen bred og ca. $1^1/_2$ ° høj samt forsynet med Jernvinkler, Skruebolte og Kroge. Da denne Kasse efter Damperens Ankomst hertil blev losset Lørdag den 24de Juni f. A., styrtede den under Ophejsningen, inden den endnu var kommen op over Lugekarmen, ned paa Bunden af Lastrummet mod nogle Jernbjælker, hvorved den i alt Fald delvis gik itu og dens Indhold, der faldt ud, blev delvis ødelagt eller beskadiget, i hvilken Henseende det ved en under Sagen efter Indstævntes Begæring foretagen Skønsforretning er oplyst, at ca. 675 Pd. Apparatdele vare blevne ganske

ituslaaede og værdiløse, og at ca. 300 Pd. vel vare hele, men ukomplette og derfor ikke kunde sættes til en højere Værdi end 25 Øre pr. Pd., ɔ: 75 Kr., medens Resten: 54 dobbelte Brændere og 222 andre Apparater vare hele og komplette og derfor kunde beregnes til Fakturabeløbene; ialt Frcs. 732.25, dog ÷ 5 % for mulig overset Brækage: Frcs. 36.61, ɔ: Frcs. 695.64 eller til Kurs $72^1/_5$, Kr. 502.28, saa at den samlede Værdi af Varerne nu blev 577 Kr. 28 Øre.

Efter at forskellige Forhandlinger mellem Parterne direkte vare bristede, anlagde Sagsøgerne, der ikke ansaa sig pligtige at modtage Varerne i den defekte Tilstand, nærværende Sag, hvorunder de have paastaaet sig tilkendt hos Indstævnte som Rheder 1137 Kr. 20 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 31te Oktober f. A. foruden Sagsomkostninger samt derhos paaløbne og paaløbende Udgifter til Plads- og Pakhusleje, idet de med Hensyn til Beløbets Størrelse have fremhævet, at det i Virkeligheden burde have været sat langt højere, da der til Varernes Fakturaværdi blev at lægge Speditionsudgifter og den ødelagte Kasses Værdi, der allerede udgjorde mere end Forskellen, foruden det indirekte Tab ved Afsavnet af Varerne og imidlertid indtraadt Prisstigning.

Indstævnte har, næst at protestere mod, at der overhovedet kan blive Tale om at tilkende Sagsøgerne Godtgørelse for enten paaløbende eller paaløbne Udgifter til Plads- og Pakhusleje, principalt paastaaet sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, subsidiært fordret sig frifunden mod at betale Sagsøgerne de anførte 1137 Kr. 20 Øre ÷ Værdien af de bevarede Varer: 577 Kr. 28 Øre, som Sagsøgerne bør modtage, altsaa 559 Kr. 92 Øre med Fradrag derhos af Udgifterne ved Skønsforretningen: 81 Kr. 25 Øre og uden Omkostninger, hvad Sagsøgerne subsidiært have tiltraadt, idet Indstævnte under den mundtlige Procedure udtrykkelig har opgivet sine tidligere Indsigelser mod, at Størrelsen af det af Sagsøgerne principalt fordrede Beløb sættes til 1137 Kr. 20 Øre.

Spørgsmaalet om at tilkende Godtgørelse for Udgifter til paaløbne og paaløbende Plads- og Pakhusleje kan nu slet ikke tages under Paakendelse, fordi der hverken er oplyst noget om deres Størrelse eller om, efter hvis Foranstaltning og for hvis Regning Indholdet af den omtalte Kasse er oplagt, særlig ikke, at det er sket for Sagsøgerne.

Naar Indstævnte har paaberaabt sig, at han i alt Fald ikke kan komme til at bære noget Ansvar, fordi Konnossementet fordrer Anmeldelse af Erstatningskrav for Skade paa det lossede inden 24 Timer efter sket Losning og det skete Krav først blev anmeldt den 27de Juni, medens Skaden indtraf den 24de s. M., da kan der ikke gives ham Medhold deri, fordi den nævnte Bestemmelse maa forudsætte, at Varens Modtager havde havt Lejlighed til at kende Skaden senest 24 Timer før Anmeldelsen, men det i nærværende Tilfælde mod Sagsøgernes Benægtelse slet ikke er oplyst, at disse have vidst noget om Skibets Ankomst og om Losningen før Mandag den 26de Juni, da de sendte Bud ud i Frihavnen efter Varerne og da først fik Underretning om Skaden, som de saa meldte ikke 24 Timer efter. Ej heller kan der gives Indstævnte Medhold i, at han maa være fri for Ansvar efter Konnossementet, der ikke hjemler Aflevering af Varen i den Tilstand, hvori den er modtagen, hvis Beskadigelse skyldes utilstrækkelig Indpakning o. s. v., hvad der efter hans Paastand maa antages i nærværende Tilfælde. Efter det optagne Skøn, der ikke i saa Henseende i nogen Maade er afkræftet, maa nemlig den Kasse, hvori de paagældende Varer indeholdtes, trods hans Anbringender antages for at have været fuldt ud solid og behørig til Forsendelse af de omhandlede Varer.

Det er derhos i Virkeligheden slet ikke oplyst, hvorledes Uheldet med Kassens Nedstyrtning indtraf under Losningen, idet Indstævntes egen Formand, der ledede denne, netop da var kaldt bort, og ingen af de Arbejdere, der udførte samme, har kunnet skaffes tilstede saa lidt som nogen anden, der saa, hvorledes det skete indtraf, og der derfor intet Hensyn kan tages til Indstævntes Gisning om, at det skyldtes den Omstændighed, at Varerne vare urigtig anbragte i Kassen, saa at den kom til at hælde under Losningen, idet Uheldet lige saa fuldt kan skyldes Mangel ved de anvendte Lossetrosser m. m. eller ved deres Anbringelse, i hvilken Henseende saavel Ansvaret som Bevisbyrden maatte paahvile Indstævnte, tilmed da Sagsøgerne, som omtalt, ikke ses at have faaet Meddelelse forud om Losningen.

Der findes endelig at maatte gives Sagsøgerne Medhold i, at de efter Omfanget og Karakteren af Skaden paa Varerne, som de vilde have rekvireret til en bestemt øjeblikkelig Levering netop i deres fulde Omfang, ikke nu kunne være pligtige at modtage Resten af samme til Skønnets eller noget andet Beløb.

Indstævnte vil derfor blive at dømme til at betale de paastævnte 1137 Kr. 20 Øre med Renter som fordret og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Grosserer og Skibsrheder Alfred Christensen, bør til Sagsøgerne, Handels- og Fabriksfirmaet: Brødrene J. & O. Timm betale de paastævnte 1137 Kr. 20 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 31te Oktober f. A., til Betaling sker, og 100 Kr. i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

89.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 14de September 1900.

Grosserer J. Lauritzen, Esbjerg
(Høiesteretsadvokat Hindenburg)

mod

Grosserer Villiam Callesen, Kjøbenhavn
(Overretssagfører A. Damm).

Bestemmelsen i et Certeparti om, at et Dampskibs Ladning (Kul) skulde losses i 3 Arbejdsdage („working days“) forstaaet saaledes, at Losningen blev at besørge i 3 Dage, saaledes at der paa disse 3 Dage arbejdedes fuldt ud i den efter Aarstiden m. m. sædvanlige Arbejdstid. Losningen af Skibet, der var meldt losseklart den 2den Oktober 1899 om Eftermiddagen Kl. $6^3/_4$, skulde efter Certepartiet besørges af Modtagerens Folk; den paabegyndtes næste Formiddag Kl. ca. 9, idet først ved den Tid de fornødne Stilladser vare blevne anbragte, og sluttedes den 6te Oktober Kl. ca. $9^3/_4$ Formiddag.

Efter Skibets Paastand skyldtes denne Forsinkelse (den burde være begyndt den 3die Kl. 6 Morgen og altsaa være sluttet den 5te om Aftenen) Ladningsmodtageren, og heri gav Retten Skibet Medhold.

Den 12te September 1899 blev der gennem en herværende Skibsmægler ved Udfyldning af en trykt engelsk Blanket oprettet et Certeparti mellem Indstævnte i nærværende Sag: Grosserer Villiam Callesen hersteds og Sagsøgeren: Grosserer J. Lauritzen i Esbjerg som Ejer af den der hjemmehørende Damper „Nerma“

(850 Tons Dødvægt), hvorefter denne Damper, der ventedes ladeklar den 19de s. M., skulde afgaa til Grimsby og der indtage en fuld Ladning Kul, som blev at aflevere her til Befragteren for en nærmere bestemt Fragt. Det var i Certepartiet fastsat, at Ladningen blev at afskibe i 48 løbende Timer og at losse her i 3 Arbejdsdage („working days"), Søn- og Helligdage undtagne, saaledes at Lossedagene bleve at regne fra den Tid, dà Damperen var klar til at losse og skriftlig Meddelelse derom var given, dog at de ikke begyndte mellem Kl. 5 Eftermiddag og 6 Morgen. For Ophold over den til Ladning og Losning bestemte Tid skulde der derhos ifølge Certepartiet betales 12 shilling til Skibet for hver løbende Time, og var det tilføjet, at Ladningen blev at indtage og at levere „at the custom of the port", og at Modtagerens Folk havde at losse Ladningen, mod at Kaptajnen ydede sædvanlig Betaling derfor.

„Nerma" ankom med den omtalte Ladning hertil den 30te September f. A. om Morgenen, men kom, efter Angivende paa Grund af Strømforholdene, først Mandag Eftermiddag den 2den Oktober nordfra gennem Knippelsbro og fortøjede ca. Kl. 6,10' ved Lossepladsen syd for Broen, og fik Indstævnte Kl. 6³/₄ samme Eftermiddag skriftlig Meddelelse derom. Losningen begyndte den næste Formiddag: Tirsdag den 3dje Oktober Kl. ca. 9 eller 9¹/₄ og fortsattes derpaa, til den var færdig Fredag den 6te Oktober Kl. 9¹/₂ eller 9³/₄ Formiddag, hvorpaa Skibet afgik.

Under Anbringende af, *at* Skibet var losseklart den 3die Oktober Kl. 6 Morgen, og at Losningen altsaa burde have været tilendebragt i Henhold til Certepartiet den 5te Oktober Kl. 6 Aften, *samt at* det skyldtes Indstævnte, at Losningen ikke begyndte i rette Tid, og følgelig ogsaa at den først tilendebragtes som anført, ɔ: 16 Timer senere, end det burde have været Tilfældet, affordrede Sagsøgeren Indstævnte Godtgørelse for saa mange Timer med 16 × 12 shill. ɔ: £ 9.12, og, da Indstævnte mente, at der ikke kunde bebreides ham noget og derfor vægrede sig ved at betale det nævnte Beløb, anlagde Sagsøgeren nærværende Sag, hvorunder han har paastaaet Indstævnte dømt til at betale de anførte £ 9.12 med Rentor deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato den 12te Januar d. A. foruden Sagsomkostninger.

Indstævnte har fordret sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger eller dog i alt Fald kun tilpligtet at betale Godt-

gørelse for ½ eller højst 2 Timers Ophold (henholdsvis 6 shill. eller £ 1.4).

Forsaavidt det uuder Proceduren paa Indstævntes Vegne er gjort gældende, at de 3 Lossedage i Henhold til Sølovens § 118 i Virkeligheden først bleve at regne fra Onsdag den 4de Oktober om Morgenen, da kan der ikke tillæggės dette nogen Betydning, eftersom Sølovens § 118 overhovedet ikke kan komme til Anvendelse i nærværende Tilfælde over for den positive Bestemmelse i Certepartiet af 12te September f. A., hvorefter Lossedagene maatte blive at regne fra den 3die Oktober Morgen, da Indstævnte Eftermiddagen forud havde faaet Meddelelse om, at Skibet var losseklart. Det skal derhos i denne Forbindelse bemærkes, at den ovennævnte Klausul i Certepartiet om, at Ladningen blev at levere efter „custom of the port", derimod ikke faar nogen Betydning i nærværende Tilfælde, da der intet er oplyst om nogen særlig „custom" her i den omhandlede Henseende, saa lidt som den Bestemmelse kan faa nogen Indflydelse paa Afgørelsen, at Kaptajnen skulde yde Betaling for, at Modtagerens Folk lossede Ladningen.

Om selve Losningen og dens Gang er der i Virkeligheden oplyst meget lidet under Sagen, saaledes intet om, fra hvor mange Luger der blev losset paa éngang og med hvor mange Folk ved hver Luge, samt hvor længe Losningen varede hver Dag, og om der paa noget Tidspunkt indtraadte nogen særlig Standsning af samme. Men ligesom Losningen herefter maa forudsættes i det hele at være foregaaet regulært, saaledes maa det dels ansees for givet, dels for tilstrækkelig godtgjort, at Lossegrejerne ved Skibets 2 Luger (Nr. 2 og 4) vare fuldstændig i Orden allerede den 2den Oktober om Aftenen, og at der ikke da manglede andet ved Lossegrejerne ved de 2 andre Luger, end at Lossebommene dér ikke vare hejsede op, hvilket først skete den 3die Oktober om Morgenen inden Kl. 6½, men at Indstævntes egen Formand paa Spørgsmaal, om det var nødvendigt at hejse dem op allerede den 2den om Aftenen, selv havde udtalt, at det var tidsnok den næste Morgen, da der dog vilde gaa nogen Tid med at anbringe de fornødne Stilladser, hvorhos det er oplyst, at Indstævntes Folk, som havde at besørge dette, ikke bleve helt færdige dermed før ved 9 Tiden, og, da det saaledes maa antages i Virkeligheden at være den Omstændighed, at disse Stilladser ikke vare tidligere færdige, der har bevirket, at Losningen ikke begyndte saa tidlig, som det kunde være sket,

den 3die Oktober om Morgenen, maa Skylden derfor falde paa Indstævnte, uden at det kan komme i Betragtning, at det i alt Fald vilde have været vanskeligt at faa Stilladserne tidligere op. Om dernæst end Udtrykket 3 „Arbejdsdage“ („working days“) baade i og for sig og efter den Forbindelse, hvori det var brugt i Certepartiet, maa siges at være mindre klart og ikke at have nogen ved Praxis bestemt fastslaaet Betydning, findes det dog nærmest at maatte forstaas saaledes, at Losningen blev at besørge i 3 Dage, saaledes at der paa disse 3 Dage arbejdedes fuldt ud i den efter Aarstiden m. m. sædvanlige Arbejdstid. Men derefter burde Losningen have været fuldført Torsdag Aften den 5te Oktober, og Skylden for, at det ikke skete, maatte falde paa Indstævnte. Dette bestyrkes iøvrigt tillige ved en Udtalelse fra ham selv i et Brev til Sagsøgeren af 14de Oktober f. A., hvorefter det maa antages, at Losningen kunde have været udført den 5te, hvis der den Dag, hvad der da havde været muligt, var blevet losset til Kl. 7 Aften, uden at det kan faa Betydning heroverfor, at Skibet dog, som af Indstævnte bemærket, saa ikke samme Aften kunde være kommet ud gennem Knippelsbro.

Indstævnte vil derfor blive at dømme efter den nedlagte Paastand, dog at Sagens Omkostninger findes at burde efter Omstændighederne hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kjendes for Ret.

Indstævnte: Grosserer Villiam Callesen hersteds bør til Sagsøgeren: Grosserer J. Lauritzen i Esbjerg betale de fordrede 9 £ 12 sh. 0 d. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 2den Januar d. A., til Betaling sker. Sagens Omkostninger hæves.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 26	Aargang I	1900

90.

Dom, afsagt af Trondhjems Sjøret den 7de August 1900.

W. A. Knudtzon, Christianssund
(Overretssagfører Joh. S. Knudtzon)

mod

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, Trondhjem
(Overretssagfører Sv. Klingenberg).

To Kasser Lax i Is afsendtes med et Ruteskib fra Christianssund til Hamburg. Konnossementet er udstedt til navngivent Firma i Berlin; Skibets Expeditør i Hamburg giver ikke Destinataren Underretning om Varens Ankomst, angivelig fordi han ikke kjendte Vedkommendes Adresse og ikke kunde finde den. Dagen efter Losningen udleverer Expeditøren Laxen til et andet Firma, der sælger den for en ringere Pris end den, Afskiberen (Sælgeren) havde betinget sig hos Destinataren, der havde kjøbt Varen. For det Tab, der herved paaførtes Sælgeren, sagsøger han Ruteskibets Rederi, der dømmes til at erstatte Sælgeren Tabet, idet Retten fandt, at Faren for Varens Bedærvelse ikke var tilstrækkelig til at gjøre Expeditørens Handlemaade berettiget; Varmens Indflydelse kunde have været modvirket ved passende Foranstaltninger, indtil man havde indhentet Afskiberens Forholdsordre; overensstemmende med Sjøfartslovens § 57 og § 156.

Den 8de Juni 1899 afsendte Citanten, W. A. Knudtzon i Christianssund, med Indstævntes Dampskib „Olaf Kyrre" fra Christianssund til Hamburg 2 Kasser Lax i Is.

For Kasserne, der var mærkede med Afsenderens Navn og Adresse, blev Konnossement udstedt til „I. Lindenberger, Hamburg".

Laxen, der udgjorde 154 1/10 Kilo, var solgt efter en Pris af Kr. 2.50 pr. Kilogram til Firmaet I. Lindenberger i Berlin, som i Brev og Telegram af 7de Juni blev underrettet om Afsendelsen. I Telegrammet blev dog ikke angivet, med hvilket Skib Laxen sendtes.

Skibet ankom til Hamburg den 12te Juni og Kasserne udlossedes samme Dag. Istedetfor at udleveres til det Firma, paa hvilket Konnossementet lød, blev Kasserne den følgende Dag af Selskabets Expeditør i Hamburg, F. I. Reimers, overgivne til Firmaet C. Lindenberg i Altona, og da I. Lindenbergers Repræsentant i Hamburg senere paa Dagen meldte sig, kunde han ikke faa dem.

Af Firmaet C. Lindenberg, hvis Hovedsæde ligesom det andet Firmas er i Berlin, blev Laxen udbragt blot til Kr. 262.20 — efter Fradrag af Fragt —, hvilket Beløb Citanten har oppebaaret. Forskjellen mellem dette Beløb og den Sum, som Destinataren skulde have betalt, Kr. 122.80 med Tillæg af Returomkostninger for den for Varerne trukne og ikke honorerede Vexel m. m. Kr. 3.37, tilsammen Kr. 126.17 paastaar Citanten sig tilkjendt hos Indstævnte, hvem han finder ansvarlig for, at Laxen ikke kom Destinataren ihænde. Tillige paastaar han Renter af Beløbet og Sagsomkostninger. In subsidium paastaar han Erstatning efter Skjøn.

Indstævnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Tvisten dreier sig i det Væsentlige om følgende:

Indstævnte mener, at Skibsføreren eller Expeditøren ikke havde nogen Pligt til at underrette Modtageren, men at denne selv havde at melde sig for at modtage Varerne; da dette ikke skeede i betimelig Tid, og Laxen ved at henstaa paa Kaien i det varme Veir til den følgende Dags Middag var bleven udsat for Bedærvelse, idet den lugtede stærkt („forpestede Luften"), blev det saavel i Afsenderens Interesse som for at undgaa Kollision med Sundhedspolitiet nødvendigt at søge den realiseret. Den blev derfor af Expeditøren overgivet Firmaet C. Lindenberg for af dette at forhandles for Afsenderens Regning. Hertil menes Expeditøren at have været berettiget saavel i Kraft af Reglerne om negotiorum gestio[1]) som i Henhold til en Bestemmelse i § 12 i nogle trykte Regler for Godsbefordringen med Indstævntes og

[1]) d. v. s. uanmodet Varetagelse af en andens Interesser, naar denne anden selv er forhindret i at varetage dem.

det Bergenske Dampskibsselskabs Skibe, i hvilken det heder, at om Varerne er udsatte for Selvbedærv, kan Selskaberne lade saadant Gods strax sælge eller, om det findes fornødent, tilintetgjøre det uden Erstatning til Vedkommende. Indstævnte har derhos paaberaabt, at Konnossementet ikke indeholdt Modtagerens Adresse, og at Mærkerne paa Kasserne, der som anført kun indeholdt Afsenderens Navn og Adresse, var endnu mere utilfredsstillende — hvad Indstævnte efter Konnossementet mener maa være nok til at befri Selskabet — samt videre anført, at Expeditøren gjorde alt for at udfinde Modtageren, men kun erfarede, at Firmaet I. Lindenberger ikke var at finde paa Stedet men kun som Repræsentant, der havde en Arbeider, der heller ikke var at finde, og at Firmaet ikke havde Telefon.

Citanten paastaar derimod, at Indstævnte havde Pligt til at underrette Destinataren, hvis Adresse (2 Erichstrasse 415) findes angivet i Adressekalenderen, idet han havde overgivet Indstævntes Expeditør i Christianssund, Firmaet Brødrene Dall, en Konvolut, hvorpaa denne Adresse var anført, med Anmodning om deri at indlægge et af Konnossementerne, saasnart disse var underskrevne, og lade det medfølge Skibet til Hamburg til Besørgelse til Destinataren.

Han bestrider derhos, at Modtageren ikke var at finde, og at Laxen til den Tid, da Udleveringen foregik, havde taget nogen Skade, der gjorde det nødvendigt at realisere den. Forinden noget Skridt hertil blev gjort, mener han derhos, at det i Henhold til Sjøfartslovens § 156 havde været Expeditørens Pligt at underrette ham telegrafisk, ligesom han bestrider, at de paaberaabte Regler for Godsbefordringen, som han ikke kjendte til, kunde være forbindende for ham, eller at Expeditøren som negotiorum gestor havde Ret til at disponere over Laxen.

Som det fremgaar af Proceduren, er der mellem Parterne ingen Uenighed om, at en Pligt for Expeditøren til at underrette Modtageren ikke kan støttes paa Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 156. En saadan Pligt vil derimod være hjemlet, hvis det forholder sig, som af Citanten paastaaet, at Indstævntes Expeditør i Christianssund har modtaget Konnossementet til Besørgelse til Destinataren.

Dette er imidlertid benægtet af Indstævnte, og Retten finder ikke, at denne Benægtelse kan ansees at være for sent fremkommen derved, at Indstævnte, samtidig med Fremlæggelsen af en Skrivelse fra Citanten til Expeditøren i Christianssund, hvori

Citanten paastaar, at Konnossementet medfulgte Skibet i aaben Konvolut forsynet med Modtagerens Adresse, kun har anført, at Expeditøren i Hamburg ikke har seet eller faaet nogen saadan Konvolut.

Det maa da paaligge Citanten at føre Bevis for, at Konnossementet er overgivet Skibets Vedkommende til Besørgelse til Destinataren, men dette Bevis er ikke ført, idet der alene er produceret Erklæringen om, at Citanten har indrettet sig paa denne Maade ved andre Forsendelser af Lax i Is til Udlandet.

Paa den anden Side er det klart, at naar Laxen er udleveret til en anden end Destinataren, maa Indstævnte føre Bevis for sin Berettigelse hertil, om han vil undgaa Ansvar for det Tab, som Citanten derved har lidt.

At Laxen, da den udleveredes til C. Lindenberg, lugtede stærkt, er udtalt i en Erklæring fra Kaiforvaltningen i Hamburg, som ogsaa oplyser, at Vareskurets Vedkommende strax ved Udlosningen gjorde Expeditørens Mand opmærksom paa, at Afhentningen paa Grund af Varmen maatte paaskyndes mest muligt. Ligesaa har nævnte Firma erklæret, at Laxen ved at henstaa paa Kaien i 2 Dage i det varme Veir havde lidt meget. I det Brev af 13de Juni, hvori Firmaet underrettede Citanten om Modtagelsen, udtaler det ogsaa, at 75 Pd. af Laxen var bløđ. Herimod gjør Citanten gjældende, at Lax nedlagt i Is kan holde sig god indtil 10 Dage efter Afsendelsen, samt at det som Regel ved Forsendelse af Lax hænder, at nogen Del er bløđ, men at den derfor er lige tjenlig som Føde, og at den bløde Lax i England — hvad han ved endel fremlagte Afregninger dokumenterer — sælges til en Pris, der blot er 1 à 2 Pence lavere end den, som opnaaes for prima Vare. Han henviser derhos til, at i det fra C. Lindenberg modtagne Opgjør af 10de Juli for Laxen er det hele Parti (318 Pd.) anført at være solgt efter en Pris af 1 Mk. pr. Pd. At noget har været usælgeligt, kan ikke sees.

I denne Forbindelse kan det forøvrigt bemærkes, at der er Momenter, som tyder paa, at Grunden til, at Laxen blev udleveret C. Lindenberg og ikke den virkelige Destinatar I. Lindenberger, maaske har været en anden end den at forhindre dens Bedærvelse. Se navnlig førstnævnte Firmas Skrivelse af 13de Juni, hvori det aabenbart forudsættes af Firmaet, at Laxen har været bestemt for det, og i Forbindelse dermed det sidstnævnte Firmas Forklaring om, at det Svar, dets Repræsentant fik paa sin Henvendelse, var, at der ikke stod angivet noget til Firmaet i

Manifestet, hvad der dog strider mod den Forklaring, som Expeditøren i Hamburg har givet. Endog Indstævnte selv antyder i sit Indlæg af 21de Marts d. A., at Grunden kan have været den, at man har antaget, at Anførselen i Konnossementet beroede paa en Feilskrift. Da imidlertid Citanten — med Rette — har protesteret mod denne Paastand, som for sent fremkommen, skal jeg ikke opholde mig videre ved denne Mulighed.

At Fiskens Tilstand — som det efter de foreliggende Oplysninger vistnok maa antages — har været saadan, at der kan have været Opfordring til at søge den solgt for at undgaa Bedærvelse, er imidlertid hverken efter Sjøfartsloven eller efter Grundsætningerne om negotiorum gestio tilstrækkeligt til at berettige Expeditøren til uden Videre at skride til en saadan Forføining. Sjøfartslovens § 57 paalægger Skibsføreren, før han træffer Foranstaltninger for Ladningseierens Regning saavidt muligt at indhente Ordre fra denne eller fra den, til hvem han er henvist, — ligesaa tysk Handelslov Art. 504 — og § 156 paalægger Skibsføreren, hvor Ladningsmodtageren ikke er at finde, saavidt muligt at underrette Afladeren. Og en lignende Begrændsning maa efter vor Ret Beføielsen til at optræde som negotiorum gestor være underkastet, ligesom det ikke er oplyst, at der i denne Henseende gjælder noget andet efter Hamburgsk Ret, om denne og ikke den norske Ret in casu skulde antages at burde være bestemmende for negotiorum gestors Ansvar. Jfr. den nye tyske Civillovs Art. 681, der ei heller hjemler Ret til at optræde som negotiorum gestor for en anden uden først saavidt muligt at sætte sig i Forbindelse med ham.

Spørgsmaalet bliver derfor, om der kan antages at have været saadan Nød forhaanden, at det ikke var muligt at give enten Afladeren eller Destinataren Besked, inden Forføiningen blev truffet. Og dette finder jeg ikke at kunne anse godtgjort ved de foreliggende Oplysninger. At telegrafere til Citanten og faa dennes Besked vilde kunne lade sig gjøre i nogle faa Timer, i hvilket det maatte have kunnet gaa an, om fornødent, at modvirke Varmens Indflydelse ved passende Foranstaltninger.

Efter de i Almindelighed gjældende Retsregler vil saaledes Indstævnte ikke kunne fritages for at tilsvare den Skade, han ved den foretagne Overdragelse af Laxen til C. Lindenberg har paaført Citanten. Et andet Resultat kan efter min Mening heller ikke bygges paa de af Indstævnte paaberaabte Regler for Godsbefordringen. Disse, som ei er paaberaabte i Konnossementet,

kan ikke ansees forbindende for Citanten, medmindre han har kjendt dem, hvad han benægter, og at Citanten ei har besvaret Indstævntes Provokation til at oplyse, om han ikke tidligere har sendt Varer med Indstævntes Skibe, er ikke nok til at anse ham overført en saadan Kundskab.

Konnossementsklausulen om Fritagelse for Ansvar for urigtig Leverance paa Grund af ubetydelige eller urigtige Mærker og Nummere, kan heller ikke med Føie paaberaabes, idet der ikke er Spørgsmaal om, at Mærkerne paa Kasserne skulde give nogen Anledning til Forvexling eller ikke stemme med Konnossementets Angivelse.

Tilbage staar da kun Spørgsmaalet, om Skade er lidt, og dennes Størrelse. Indstævnte har i denne Henseende paastaaet, at Laxen er udbragt til, hvad den efter sin Tilstand var værd. og bestridt, at Fisken var solgt paa saadanne Betingelser, at den betingede Pris uden Hensyn til Fiskens Tilstand skulde være erlagt. Jeg finder det imidlertid ved den af Citanten dokumenterede Telegramvexel godtgjort, at Laxen af Citanten var solgt i fast Regning, ligesom det efter de af Indstævnte selv tilveiebragte Bevisdata maa antages, at Skaden er indtraadt først efter Udlosningen i Hamburg, da ialfald Resikoen maa overgaa til Kjøberen.

Naar Indstævnte videre indvender, at Citanten selv maa have Ansvaret for, at han ikke gjennem Advis og Oversendelse af Konnossement satte Destinataren i Stand til at modtage Varen, saa er dertil at anføre, at Citanten jo gjør gjældende, at han, ved Siden af sin noget ufuldstændige Telegrafadvis, ogsaa ligesom i et tidligere Tilfælde har medsendt Konnossement med Skibet. Dette er vistnok ikke bevist, men paa den anden Side er det heller ikke bevist, at han ikke har gjort det, og det gaar da ikke an at overføre Ansvaret for det lidte Tab paa Citanten selv af denne Grund.

Jeg finder derfor, at Citantens principale Paastand maa tages tilfølge, og at Indstævnte ogsaa bør tilpligtes at erstatte ham Sagens Omkostninger med 140 — et Hundrede og firti — Kroner.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, bør til Citanten, W. A. Knudtzon, at betale Kr. 126.07 — et Hundrede og sex og tyve Kroner syv Øre med 4 — fire — Procent aarlig

Rente deraf fra 21de Oktober 1899 til Betaling sker samt Sagens Omkostninger med 140 — et Hundrede og firti — Kroner.

At efterkomme inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Beichmann.

Enig. *v. Krogh.*

Enig. *Hans J. Bauck.*

91.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 17de August 1900.

Kulkompagniet af 1871, Bergen
(Sagfører C. Kielland)
mod
Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen
(Sagfører Chr. Jebsen).

Under Fortøiningen kommer et Dampskib i Kollision med en Skude, der laa fortøiet i Nærheden, med den Følge, at Skuden bliver læk og senere synker. Dampskibets Rederi sagsøges til Erstatning for det derved forvoldte Tab, men Retten finder, under Dissens, at der ikke var ført Bevis for, at der fra Dampskibets Side skulde være udvist nogen Mangel paa Forsigtighed eller overhovedet Feil i Manøvreringen.

Under nærværende den 20de Oktober 1899 iretteførte Søgsmaal gjør Citantskabet, Kulkompagniet af 1871, Skadeserstatningsansvar gjældende mod Indstævnte: Det Bergenske Dampskibsselskab i Henhold til Sjøretsstævning af 19de Oktober 1899 hvoraf hidsættes følgende: „Mandag den 25de September d. A. om Eftermiddagen kom Dampskib „Venus“ til Laxevaag for at indtage Liggeplads vestenfor Dampskib „Vale“, der allerede havde ligget der nogle Dage, og fra hvilket man holdt paa at udlosse dets Kulladning i Skuder. „Vale“s Plads var ved dens Ankomst anvist af Havnelodsen. Da Dampskib „Venus“ ankom, lossedes fra Dampskib „Vale“ Kul i 5 Skuder, hvoraf 3 laa langs Skibets Styrbordside og 2 langs Bagbordside. Samtlige Skuder saavelsom Kullasten tilhørte Kulkompagniet af 1871. Under Manøvreringen fra „Venus“s Side kom dennes Agterskib, Propel eller Ror i Kollision med den forreste Skude om Styrbord, saaat dennes forreste Fortøiningsende brækkedes, og Skuden derpaa drev ned paa den agtenom liggende Skude, ramponerede Arbeidsbaaden, saaat den gik fuld af Vand og maatte opheises med Taljer. Den forreste Skude, eller den, som først blev rammet ved Kollisionen,

var ved denne næsten fuldlastet og henlagdes i Kulkompagniets sydligste Skudelag inderst. Kollisionen eller Sammenstødet havde saadan Følge, at Skuden med iværende Ladning senere om Aftenen sank, og ved foretaget Sjøretsbesigtigelse over Skuden paa Slip, efterat den var optagen ved Dykkerassistance, viste den sig at have faaet Bule midtskibs ca. 5 Tommer i Diameter samt derfra forover i lige Linje i en Længde af ca. 6 a 8 Fod en Risp i Pladerne. I selve Bulen var Pladen sprængt og Bulen i Midten omkring $^5/_4$ Tomme dyb. Skuden indehavde, da den sank, ca. 700 Tdr., hvoraf 125—130 Tdr. tabtes ved Optagelsen. De samlede Udgifter, incl. de tabte Kul og Omkostningerne ved Sjøretsbesigtigelse, som Kulkompagniet har havt ved denne Affære, udgjør Kr. 898.87.“ — Nævnte Beløb med Renter og Sagsomkostninger paastaar Citantskabet sig tilkjendt hos Indstævnte, som derimod paastaar sig frifunden og sig tilkjendt Sagsomkostninger. Fra Indstævntes Side hævdes principalt, at „Venus“ ikke har været i Berøring med den sunkne Skude, subsidiært at der i hvert Fald ikke fra „Venus“s Side er udvist nogensomhelst Uforsigtighed under dets Manøvrering, men tvertimod iagttaget al mulig Forsigtighed.

Retten skal nedenfor resumere det Væsentligste af, hvad der under de anstillede Vidneførsler i Sagen er fremkommet.

1ste Kontravidne, 2den Styrmand ombord i „Venus“, befandt sig agterud paa Skibet, medens det fortøiede i Laxevaagshopen ved heromhandlede Anledning. Han prover, at „Venus“ under Manøvreringen kom bort i den *mellemste* Skude, dog ganske let. Om Skibet har været borti den forreste Skude, ved Vidnet ikke, men har den været det, har det været saa let, at den ingen Skade kunde bevirke paa Skuden. Fortøiningen af „Venus“ foregik, siger Vidnet, paa den forsigtigste Maade. Veiret var stille og roligt. Da „Venus“ som nævnt var borti den mellemste Skude, stødte denne mod den Føringsbaad, som laa mellem Skuden og Dampskib „Vale“, hvorved Baaden fyldtes med Vand og en Kjeipe blev brækket, men gjort istand af „Venus“s Tømmermand. Angaaende Sammenhængen med at den forreste Kulskudes Fortøiningstaug brækkedes prover Vidnet, at „Venus“s Agtertrosse blev sat op i Bøien, og derefter blev Bugten af Staalet lagt over Skuderne, som laa paa „Vale“s Styrbordside, og gik lige over den forreste Skudes Fortøiningstaug, idet Fortøiningen var hivet dør, og idet nu „Venus“ hiver agterover, brækkedes Skudens smækre Fortøining. Vidnet saa, at Staalet laa

an i Fortøiningen, da den brækkedes. Idet dette skede, drev Skuden agterover og gav et lidet Puf til den mellemste Skude, som derved kom lidt længere ind paa „Vale". Da Vidnet saa, at Staalet laa over nævnte Fortøining, bad han Kulsjauerne paa „Vale" om at passe op for Skuderne, men intet blev gjort. Vidnet hørte intet om, at Skuden havde faaet Skade.

2det Kontravidne befandt sig ombord i „Venus" paa Broen som Havnelods. Han prover, at „Venus" ikke var borti den forreste Skude. Han saa, at Skudens Fortøiningstrosse brækkedes, og at samtidig „Venus"s Forhalingstrosse laa over denne. Skudens Fortøiningstrosse var ganske smækker, omtrent $^1/_2$ Tomme. Vidnet maa antage, at „Venus"s Forhalingstrosse har heftet sig i et eller andet paa Skudens Trosse. Heller ikke Vidnet hørte af Kulfolkene noget om, at den forreste Skude havde faaet Skade, og Vidnet kunde ikke tænke sig Muligheden heraf. Med Hensyn til „Venus"s Manøvrering har Vidnet erklæret, at Skibet ikke kunde fortøie paa anden Maade i Betragtning af den Plads, som var anvist. Dets Fortøining forud var udsat i en af Slippens Bøier (den søndre) efter Vidnets Ordre; Fortøiningen var hivet tot. Forud for „Venus"s Bagbords Baug laa 2 Dampskibe fortøiede langs Kaien under Kranen, hvorfor der var mindre Plads for „Venus" til at manøvrere.

3die Kontravidne, der som Baadsmand var tilstede agterud ombord paa „Venus", prover, at „Venus" var borti en af de Skuder, som laa paa „Vale"s Styrbordside, hvilken ved han ikke. Stødet var ganske let, og Skuden stødte igjen mod en Føringsbaad, som laa mellem Skuden og „Vale", saa at Baaden fyldtes af Vand. En god Stund før „Venus" var borti Skuden, var Hivningen paa Agtertrossen sluttet.

Af Hovedvidnernes Prov hidsættes: 1ste Hovedvidne var som Kularbeider ombord i „Vale" under Kullosningen ved den ombandlede Leilighed. Han forklarer, at den forreste Skudes Fortøining blev sprængt af Propelvandet fra „Venus". At sidstnævnte Skib var i Berørelse med Skuden, saa ikke Vidnet, men en Berørelse maa antagelig have fundet Sted under Vandet, idet Vidnet, strax efterat Fortøiningstauget var sprunget, saa at Skuden fik et Skub og at en agtenfor liggende Baad blev krænget. Det er, siger Vidnet, nok muligt, at Skuden havde gaaet klar af „Venus", hvis ikke Tauget var sprunget, dog var den ikke seget langt fra „Vale", da den fik Skubbet. „Venus" var strax bagefter ogsaa i Berørelse med en bagenfor liggende tom Skude.

For Folkene paa „Venus“ var det efter Vidnets Mening umuligt at se, at „Venus“ stødte an mod den forreste Skude, fordi denne laa ind under Hækken paa „Venus“. Skuden blev derefter paa vanlig Vis tillastet — der blev indlastet ca. 100 Tdr. efter Kollisionen — og saa lagt i Laget. Den næste Morgen fandtes den sunket. Vidnet har senere besigtiget Skuden og undersøgt Skaden. Der var et Hul frembragt ved en stump Gjenstand. Det passede akkurat til Klaven paa „Venus“s Ror. Han har specielt undersøgt ogsaa Klaven og maalt den. Han mener saaledes med Sikkerhed at kunne udtale, at Skaden skriver sig fra denne. Ogsaa Stedet svarer til Klaven.

2det Hovedvidne, der i samme Egenskab som 1ste befandt sig ombord i „Vale“, har angaaende den sandsynlige Aarsag til Skudens Synkning i alt Væsentligt forklaret sig overensstemmende med nævnte Vidne. Dog var Vidnet netop i det Øieblik, da den paagjældende Skude fik et Skub, ikke tilstede, idet han da befandt sig over paa den anden Side, men han mærkede, at der blev Opstyr, ligesom han hørte Styrmanden paa „Vale“ og 1ste Hovedvidne snakke om dette Morgenen efter, da Skuden var sunket. Styrmanden ytrede, da han af Vidnet fik vide, at en Skude var sunket: „Det er vel Jernskuden ved Forlugen, som er sunket“, og da Vidnet svarede ja, udtalte Styrmanden, at dette var ikke at undres over, da det ikke var saa lidet Stød, den havde faaet af „Venus“. Vidnet antager, at det var Propelvandet fra „Venus“, som sprængte Skudens Fortøining. Han tør med Sikkerhed sige, at Skaden er frembragt af Klaven paa „Venus“s Ror.

Begge disse Vidner er enige om at antage, at der var tilstrækkelig Plads for „Venus“ til at fortøie. Den forreste Skude var af 2det Hovedvidne blevet forhalet for at give endnu bedre Plads. Dette skede, ifølge 1ste Hovedvidne, før „Venus“ endnu var kommet saa langt, at den var begyndt at svinge. De hørte ingen Anmodning fra nogen af „Venus“s Folk om at forhale. At „Venus“s Agtertrosse blev lagt over den forreste Skude eller var i Berøring med Skudens Fortøiningstaug, har hverken 1ste eller 2det Hovedvidne seet. 2det Hovedvidne erklærer dette sidste for at være aldeles usandsynligt.

4de Hovedvidne, en Toldopsynsmand, der var Tilskuer ved Anledningen, har afgivet en skriftlig Erklæring, dateret samme Dag, som Begivenheden indtraf. I Erklæringen anføres, at „Venus“s Agterskib kom i Berørelse med en af Kulkompagniets

Skuder, og at Stødet var saa haardt, at Fortøiningen paa Skuden brækkede. Denne Udtalelse har han dog under mundtlig Examination som Vidne modificeret, idet han forklarer, at han ikke saa, at „Venus" berørte Skuden, og derfor ikke kan sige, hvorvidt det skede eller ikke, ligesom han ikke tør udtale bestemt, enten Fortøiningen brækkede paa Grund af et direkte Stød fra „Venus" eller formedelst Kraften af Propelvandet. Efter hans Formening kan ikke „Venus"s Agtertrosse have foraarsaget Fortøiningens Sprængning. Ved den foretagne Sjøretsbesigtigelse har Retten forefundet et Hul i Skudens første Pladerad fra Bunden paa Bagbords Side.

Efter hvad der saaledes foreliggger, maa jeg gaa ud fra som bevist, at Skuden har faaet et Stød af Klaven paa „Venus"s Ror, og at dette har bevirket dens Synkning. Paa den anden Side maa det siges at fremgaa af Vidneførselen, at Forholdet ikke har været som i Stævningen anført, at Stødet er gaaet forud for og har bevirket Sprængningen af Skudens Fortøiningstaug, idet nemlig 1ste Hovedvidnes bestemte Prov (jfr. ogsaa 2det Hovedvidne) findes afgjørende for, at Skuden fik Stødet eller „Skubbet" *efterat* Fortøiningen var sprængt. Og Aarsagen til Taugets Sprængning maa formentlig efter 1ste og 2det Hovedvidnes Prov søges i Kraften fra „Venus"s Propelvand, ikke som af 1ste og 2det Kontravidne antaget i den Omstændighed, at „Venus"s Agtertrosse har ligget an i Fortøiningstauget. At Skuden vilde have faaet Stødet, dersom ikke Fortøiningen var bleven sprængt, tør man formentlig ikke gaa ud fra, særlig i Betragtning af 1ste Hovedvidnes Udtalelse herom. Spørgsmaalet bliver da, om „Venus" kan overføres Ansvaret for Taugets Sprængning og derigjennem for det efterfølgende Stød. Dette Spørgsmaal finder jeg at maatte besvare benægtende, idet jeg ikke i de foreliggende Oplysninger finder tilstrækkelig Støtte for, at der fra „Venus"s Side skulde have været udvist nogen Mangel paa Forsigtighed eller overhovedet Feil i Manøvreringen. Specielt bemærkes, at det af Indstævnte er anført, at „Venus" gik ind i Hopen, „saalangt ind, som „Venus" kunde vove". Denne Udtalelse kan ikke sees at være benægtet af Citantskabet. Paa den anden Side indsees ikke rettere end, at Skudens Fortøiningstaug maa have været for smækkert til at kunne ansees som betryggende Fortøining, jfr. 2det Kontravidnes Prov om, at det kun var ca. ½ Tomme tykt, hvilken Udtalelse staar ugjendreven.

Jeg kommer efter Foranstaaende til det Resultat, at Indstævnte maa blive at frifinde.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Det Bergenske Dampskibsselskab, bør for Citantskabets, Kulkompagniet af 1871's, Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

9de og 15de August 1900.

Ludvig Dahl.

Votum.

Med Førstvoterende er jeg enig i, at det maa ansees bevist, at „Venus" har kollideret med den ved Forlugen delvis ladede Jernskude. Derimod er jeg uenig med Hensyn til Spørgsmaalet, om Kollisionen kunde have været undgaaet, dersom „Venus"s Vedkommende havde iagttaget den fornødne og ved Anledningen paakrævede Forsigtighed. Jeg mener nemlig, at den kunde været undgaaet. 2det Kontravidne (Lodsen) oplyser, at han ved Ankomsten til Laxevaags Havn og efterat Ankerne var faldt, havde anbragt en Trosse i den lige foran liggende, Slippen tilhørende, søndre Bøie for at holde Skibet fra at gaa agterover under Svingningen. Nu oplyses det vistnok, at Trossen var hævet tot, men jeg mener af Vidneførselen at kunne udlede, at „Venus" ikke var hævet langt nok forover, hvortil der var god Anledning. Det oplyses nemlig af Kontravidnerne, at Staaltauget, der var bragt op i den agtenom „Vale" beliggende Havnevæsenets Bøie og hvorefter „Venus" skulde hives agterover, laa *over* samtlige Skuder, altsaa langs „Vale"s Styrbordside. Naar Venus med Trossen saaledes anbragt skulde svinges, kunde Skibet umulig gaa klar af de langs „Vale"s Side liggende Skuder, og Følgen blev ogsaa, at under Svingningen og Halingen agterover kolliderede „Venus" med Skuden, hvorved den omprocederede Skade er forvoldt. Jeg anser derfor Indstævnte skyldig og pligtig at betale Optagningen og Reparationen af Skuden saavelsom den ved Anledningen beskadigede Føringsbaad. De efter Kollisionen indladede Kul finder jeg at være Indstævnte uvedkommende, ligesom jeg voterer for Sagsomkostningernes Ophævelse.

9de og 17de August 1900.

J. R. Simonsen.

Jeg tiltræder Førstvoterendes Votum, idet jeg med ham ikke indser, at der paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger er noget at lægge „Venus“ tillast, hvorimod den Skude, som senere sank, var saa uforsvarlig fortøiet, at den drev løs af „Venus“s Propelvand, uden at „Venus“ havde været an i den; den var saaledes i Drift, da Kollisionen skede. Det fremgaar videre, at der ikke var nogen Opsigt med Skuden, thi efter det Oplyste var Kularbeiderne ikke ansvarlige for Skuderne. „Venus“s Besætning erklærer alle — og ligeledes „Venus“s Lods (Havnelodsen) — at de ikke ved, at „Venus“ har berørt den her omhandlede Skude. Derimod beretter Kularbeiderne saavelsom Styrmanden paa „Vale“ i sin Erklæring, at Stødet var betydeligt. Ikke destomindre lastedes der fremdeles Kul i Skuden, uden at der blev undersøgt, om Skuden havde taget Skade eller faaet Lækage, og efterat Skuden har henligget fuldlastet Resten af Dagen, henlægges den paa sin Plads uden Eftersyn eller Vagthold. Dette maa karakteriseres som Ligegyldighed fra Skudens Vedkommendes Side.

9de og 17de August 1900. *H. J. Engelsen.*

I Henhold til den stedfundne Votering

kjendes for Ret:

Indstævnte, Det Bergenske Dampskibsselskab, bør for Citantskabets, Kulkompagniet af 1871's, Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

17de August 1900. *Ludvig Dahl.*

92.

Dom, afsagt af Christianssunds Sjøret den 15de September 1900.

Skipper Storfold
(Overretssagfører Chr. Wollnick)

mod

Charles Ludvigsen
(Overretssagfører H. Hansen).

Indstævnte forhyrer for et Aar Citanten som Fører af en Galeas, der tilhører Indstævnte, for en ugentlig Hyre af 20 Kroner. Indstævnte bortfragter Galeasen og Befragteren engagerer Citanten som Fører for en ugentlig Hyre af 25 Kroner. Efter Befragtningens Ophør nægter Indstævnte at

betale Citanten den akkorderede ugentlige Hyre af 20 Kroner for de 4 Uger, der endnu resterede af Hyretiden, idet Citanten formener, at Hyrekontrakten mellem ham og Indstævnte er ophævet ved Kontrakten med Befragteren. Retten er ikke enig heri og dømmer Indstævnte til at betale Citanten den resterende Hyre.

Vinteren 1899 forhyrede Indstævnte Citanten som Fører af sit Fartøi, Galeas „Thor", for en ugentlig Hyre af Kr. 20.00, hvilken Hyre, efter hvad der er paa det Rene mellem Parterne, skulde dreie Aaret rundt.

Den 27de September samme Aar bortfragtede Indstævnte ovennævnte Fartøi til Tomas Olsen, hersteds. Denne engagerede ogsaa Citanten som Skipper for den Tid, hvori han havde Brug for ham mod en Godtgjørelse af Kr. 25.00 pr. Uge. Ved i Henhold hertil foretaget Opgjør mellem Olsen og Citanten har denne faaet Betaling for 10 Uger og 1½ Dag af Tidsrummet fra 27de September 1899 til 5te Januar 1900, og mener saaledes for Resten heraf, 4 Uger, at have Krav paa Indstævnte for 80 Kr. overensstemmende med den mellem dem i sin Tid afsluttede Forhyringskontrakt, der først under sidstnævnte Dato blev opsagt af Indstævnte.

Da Indstævnte har været uvillig til at betale dette Beløb, har Citanten ved Sjøretsstævning af 19de, iretteført 22de Januar d. A. sagsøgt ham til Betaling af samme tilligemed Renter fra 19de Januar d. A. til Betaling sker samt paastaaet sig tilkjendt dette Søgsmaals Omkostninger.

Indstævnte formener at være udtraadt af ethvert Forhold til Citanten, da han bortfragtede sit Fartøi til Tomas Olsen. Ved den mellem denne og Citanten afsluttede Kontrakt om, at Citanten skulde fungere som Skipper i den Tid Olsen havde Brug for ham mod en Hyre af Kr. 25.00 pr. Uge, er Citanten traadt ud af Indstævntes og over i en andens Tjeneste paa andre Vilkaar, baade hvad Betaling og iøvrigt angaar. Dette fremgaar ogsaa deraf, anfører Indstævnte videre, at Citanten forlangte en særskilt Godtgjørelse for at have udført en Kabelspleis ombord paa Fartøiet. Havde han anseet sig som værende i hans Tjeneste, kunde han, der i saa Tilfælde havde Pligt til at efterse Fartøiet, umulig have forlangt Betaling for et saadant ordinært Sjømandsarbeide.

Indstævnte anser sig derfor ikke forpligtet til at betale Citanten Hyre i den Tid, han ikke har været beskjæftiget af Tomas Olsen. Havde Citanten havt Krav herpaa, saa maatte han under enhver Omstændighed have underrettet Indstævnte om.

naar han var ledig, saa Indstævnte kunde have tilgodegjort sig hans Tjeneste.

I Henhold hertil har Indstævnte paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Som 1ste Kontravidne er afhørt Tomas Olsen, der har forklaret, at Leien af omhandlede Galeas „Thor". blev afsluttet, uden at der paahvilede Vidnet nogen Pligt ligeoverfor Indstævnte til at antage Citanten i sin Tjeneste som Skipper, men før Vidnet og Indstævnte skiltes, forespurgte dog sidstnævnte, om han kunde engagere Citanten, da Indstævnte havde forhyret ham som fast Skipper paa nævnte Fartøi Aaret rundt. Paa denne Indstævntes Anmodning blev Citanten derpaa af Vidnet forhyret paa de Vilkaar, at Citanten skulde fungere som Skipper i den Tid, Vidnet havde Brug for ham for en Hyre af Kr. 25.00 pr. Uge. Hyren dreiede saaledes kun for denne Tid. Som 2det Kontravidne er afhørt Magnus Fladseth, der har oplyst at have seet Indstævnte betale Citanten Kr. 2.50 for at have udført en Kabelspleis ombord i Galeas „Thor" i den Tid, denne var bortfragtet til Tomas Olsen. Paa Anledning har dette Vidne tilføiet, at han anser ikke dette Slags Arbeide for at henhøre under Skipperen, men paa den anden Side antages Skipperen, hvis han først har udført Arbeidet, ikke berettiget til at kræve særskilt Betaling.

Citanten hævder, at den Omstændighed, at han har fungeret som Skipper hos Tomas Olsen, ikke kan bevirke, at hans Hyrekontrakt med Indstævnte traadte ud af Kraft, al den Stund Indstævnte selv anmodede Tomas Olsen at antage Citanten i sin Tjeneste. Indstævnte har ogsaa selv havt Følelsen af, mener Citanten, at den indgaaede Kontrakt fremdeles stod ved Magt, da han den 5te Januar d. A. opsagde Citanten fra hans Tjeneste. Grunden til den større Betaling pr. Uge hos Tomas Olsen oplyser Citanten at være, at det her gjaldt et besværligere Arbeide, nemlig Ising af Sild. Citanten har den hele Tid betragtet sig som værende i Indstævntes Tjeneste og har som Følge heraf ogsaa stadig havt Opsyn med Fartøiet. Han benægter nogengang at have afkrævet Indstævnte Godtgjørelse for den nævnte Kabelspleis; men Sammenhængen er den, at Indstævnte bad Citanten udføre dette Arbeide, og da denne hertil svarede, at det allerede var gjort, gav Indstævnte ham Kr. 2.50 uden nogensomhelst Opfordring.

Retten skal bemærke, at den ikke med Indstævnte kan være enig i, at Citanten endelig skulde være udtraadt af Indstævntes Tjeneste

og have brudt sin Kontrakt med denne ved midlertidig at fungere som Skipper hos Tomas Olsen i den Tid, denne befragtede Galeas „Thor". Meget mere synes det som om Indstævnte selv, dengang han bortfragtede Galeasen, har forstaaet dette Arrangement derhen. at Citanten igjen var berettiget til Hyre hos ham, saasnart Tomas Olsen ikke længere havde Brug for hans Tjeneste, cfr. 1ste Kontravidnes Forklaring, som gaar ud paa, at Citanten forhyredes efter Anmodning af Indstævnte, som ved Anledningen oplyste. at han havde antaget Citanten som fast Fører Aaret rundt. Heller ikke antages Indstævnte med Føie at kunne rette nogen Dadel mod Citanten, fordi denne har undladt at underrette ham. hver Gang han ikke var engageret af Tomas Olsen, idet det maa erindres, at det Fartøi, hvortil Citantens Tjeneste ligeoverfor Indstævnte var knyttet, jo var bortleiet til Tomas Olsen. Som Følge heraf vilde Indstævnte, saalænge han ikke kunde disponere over nævnte Fartøi, være afskaaret fra at nyttiggjøre sig Citantens Tjeneste.

Endelig finder Retten ikke at kunne tillægge den Omstændighed, at Citanten har modtaget Kr. 2.50 for en udført Kabelspleis, nogen Betydning, hverken i den ene eller anden Retning. efter hvad der herom forøvrigt er oplyst. Mod den opstillede Beregning af den Citanten tilkommende Hyre er der ikke fremkommet nogen Indsigelse, og vil Citantens nedlagte Paastand efter det anførte blive at tage tilfølge, idet Procesomkostninger, som Indstævnte antages at burde betale, ansættes til Kr. 50.00.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Charles Ludvigsen, bør til Citanten, O. Storfold, betale 80 — otti — Kroner med 4 — fire — Procent Rente heraf fra 19de Januar til Betaling sker.

I Procesomkostninger betaler Indstævnte til Citanten 50 — femti — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Exekutions Tvang.

Bjørn. *J. Gjedebo.* *O. Tomelthy.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af

Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 27	Aargang I	1900

93.

Norges Høiesterets Votering og Dom af 18de Mai 1900

i Sagen: Norddeutsche Versicherungsgesellschaft ved Jac. O. Lyngaas & Co., Tønsberg
(Advokat G. Blom)

mod

Dampskibet „Olaf"s Rederi, Kabelvaag
(Overretssagfører Fr. Hegge).

Et lidet Dampskib paa ca. 23 Tons, bestemt for Fart under Fiske i Lofoten med Agn, støder ved Feil fra Lodsens Side paa Grund underveis fra Bergen nordover. Assurandørerne nægter at udbetale Erstatning for den derved forvoldte Skade under Paaberaabelse af *Sjøfartslovens § 241 og § 242 samt § 248 og § 249.* Assurandørerne paastaar navnlig, at Skibet manglede Sjøkarter og saaledes ikke var behørig udrustet, og at ialfald Skipperen, der eiede en Fjerdepart af Skibet, samt Maskinisten, der ligeledes var Parthaver, maatte have tabt sin Ret til Erstatning, da de var medskyldige i Ulykken. Høiesteret udtaler, at det vel maatte ansees som en Mangel, at der ikke paa denne Reise var Sjøkarter ombord, men mener, at Ulykken ikke skyldtes denne Mangel, idet Lodsen styrede udelukkende efter Landkjending og ikke vilde have benyttet Kart, selvom det havde været ombord. Da derhos hverken Skipper eller Maskinist findes at have Skyld i Ulykken, dømmes Assurandørerne til at erstatte Skaden.

Assessor Reimers: Hvad nærværende Sag angaar, vil erfares af Præmisserne til den i samme af Sjøret inden Lofotens Sorenskriveri under 5te September 1898 afsagte Dom. Ved denne Dom blev Norddeutsche Versicherungsgesellschaft tilpligtet

at betale Dampskibet „Olaf"s Rederi Kr. 3450.28 med 4 % Rente fra 12te Juni 1897; Processens Omkostninger ophævedes.

Dommen er nu af Norddeutsche Versicherungsgesellschaft indanket til Prøvelse ved Høiesteret, hvor der af Appellanten paastaaes Frifindelse for Rederiets Tiltale med Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Rederiet procederer paa sin Side til Stadfæstelse af Sjørettens Dom og paastaar sig derhos efter udtaget Kontrastevning tilkjendt Omkostninger saavel for Sjøretten som for Høiesteret.

Jeg kommer i Sagen til samme Resultat som Sjøretten og kan derhos i alt væsentligt tiltræde dens Begrundelse.

Det gjøres af Appellanten i første Række under Henvisning til Sjøfartslovens § 241 jfr. § 242 gjældende, at Forsikringen overhovedet ikke er kommet istand, fordi Wilhelm Johansen, der ved Forsikringens Tegning optraadte paa Rederiets Vegne, for Forsikreren har fortiet Omstændigheder, som, om de havde været ham (Forsikreren) bekjendte, vilde have bevirket, at Forsikringen ikke blev tegnet. Der sigtes herved fornemmelig til, at Fartøiet ikke var forsynet med Sjøkarter og heller ikke var tilstrækkelig bemandet.

Hvad for det første Sjøkarterne angaar, er det af Indstævnte forklaret, uden at møde nogen egentlig Benægtelse fra Appellantens Side, at det for Baade i Agntrafiken, som „Olaf" var anbragt eller skulde anbringes i, er det sædvanlige, at Fartøierne ikke er forsynet med Sjøkarter. I denne Trafik og med Baade saa smaa som „Olaf" stilles der heller ikke de samme Fordringer til Bemanding eller dens Kvalifikationer som ved større Fartøier. Jeg henviser herom til den med de paagjældende Forhold vistnok vel kjendte Sjørets Udtalelser.

Dernæst er det lagt Johansen tillast, at det ikke ved Forsikringens Tegning faldt ham ind udtrykkelig at gjøre opmærksom paa, at Fartøiet i disse Henseender var tarveligere udstyret, end det under større Forhold kunde kræves. Policen er ikke dokumenteret i Sagen, men af den dokumenterede Erstatningsberegning fremgaar det, at det ved Forsikringens Tegning er bleven opgivet, at Fartøiet var bestemt for Fart under Fiske i Lofoten med Agn, og videre, at Forsikring ikke blot blev tegnet for Reisen fra Kristiania til Kabelvaag, Fartøiets Hjemsted. men for 1 Aar fra 9de December 1895 at regne, altsaa ikke Reiseforsikring, men Forsikring for Tid og i Agnfart. Forsikreren har altsaa ved Forsikringskontraktens Afslutning været fuldt bekjendt med Beskaffenheden af den Fart, for hvilken „Olaf" var

bestemt, og under disse Omstændigheder synes da Forsikringstageren, som det heder i Sjøfartslovens § 242, med Føie at maatte have kunnet forudsætte, at Forsikreren heller ikke var ubekjendt med, at der i denne Fart anvendes Baade med et mindre fuldkomment Udstyr end under andre og større Forhold sædvanlig paakrævet. At Fartøiet ikke var forsynet med Sjøkarter, maa vistnok medgives at være en Mangel, ialfald forsaavidt angaar Reisen fra Kristiania til Hjemstedet. Men jeg antager ikke, at det er til Mangler af denne Art, der sigtes i Sjøfartslovens §§ 241 og 242. Saadan Mangel ved Udstyret vil selvfølgelig, som Sjøfartslovens § 249 første Passus viser, under visse Betingelser kunne faa Indflydelse paa Forsikrerens Ansvar for Skade, som er indtruffet, men vil ikke i Almindelighed kunne bevirke, at Forsikringen betragtes som uforbindende ab initio[1]), saaledes som i §§ 241 og 242 omhandlet.

Jeg antager altsaa, at paa disse Bestemmelser kan Appellanten ikke støtte sin Paastand om Frifindelse.

Men det samme antages ogsaa at maatte gjælde, forsaavidt denne Paastand er støttet til §§ 248 og 249. Den sidste Paragraf fritager vistnok Forsikreren for Erstatningspligt, naar Skibet ikke har været tilbørligt udrustet eller bemandet, men kun under Forudsætning af, at den Skade, for hvilken Erstatning kræves, er bevirket ved den mangelfulde Udrustning. Der maa følgelig kunne paavises et Aarsagsforhold mellem Manglen og den indtrufne Skade. Men noget saadant Forhold er her ikke tilstede. Grundstødningen hidrører, hvad der maa siges at være paa det rene, udelukkende fra Lodsen, ikke fra den øvrige Besætning eller fra Mangler ved Fartøiets Udrustning. Lodsen styrede ved Leiligheden alene efter Landkjending; han havde i en lang Aarrække faret i denne Led først som Kjendtmand og i de sidste 10 Aar som fast ansat Lods og maa følgelig antages at have været godt kjendt i Seilleden. Naar han desuagtet kom til at sætte Fartøiet paa Grund, bevirkedes dette efter Oplysningerne derved, at han, fordi der var Sne paa Marken og Høivande, tog feil af Landet og derved kom ud af den rette Led. Der er ingensomhelst Grund til at antage, at Uheldet vilde være bleven afværget, om man havde havt Sjøkarter ombord; de vilde ikke for Tilfældet være bleven benyttede. Lodsen har vistnok følt sig saa sikker, at han ikke vilde have fundet Opfordring til at benytte Karter, selv om saadanne havde været tilgjængelige. Og

[1]) Fra Begyndelsen.

den øvrige Besætning har ikke havt nogen Andel i Uheldet, heller ikke den nominelle Skipper, Wilhelm Johansen. Jeg siger „nominelle"; thi Wilhelm Johansen var kun i Navnet Skipper. Den virkelige Fører ialfald paa denne Del af Reisen var nemlig Lodsen, der selv som 1ste Vidne har forklaret — hvad der ogsaa stemmer med, hvad der er forklaret af den øvrige Besætning —, at det allerede, før han (Lodsen) reiste hjemmefra, var aftalt, at han skulde føre Skibet, og at det derfor var ham, ikke Wilhelm Johansen, som under Reisen førte Kommandoen som Lods og Fører. Følgelig kan Frifindelse eller delvis Frifindelse heller ikke bygges derpaa, at det er Forsikringstageren, Wilhelm Johansen, der selv er Skyld i Ulykken; han var som sagt kun i Navnet, ikke i Virkeligheden, Fører af Fartøiet. Og naar det er lagt ham tillast, at han burde øvet skarpere Kontrol med Lodsen og navnlig sørget for, at der blev tændt Lys i Nathuset, og at Vindueslugerne blev slaaet ned for at skaffe bedre Udsigt til Styringen, saa kan jeg heri ikke være enig. Det kan efter min Mening ikke bebreides ham, at han, som var den mindre sjøkyndige, mente fuldt at kunne stole paa den sjøkyndige og med Farvandet vel kjendte Lods og ikke fandt sig foranlediget til at gribe ind overfor den, der efter den med ham paa Forhaand trufne Aftale var betroet Førerskabet og Kommandoen. Og kan saaledes Wilhelm Johansen, der selv eiede $^1/_4$ Part i Baaden, ikke siges at være Skyld i Uheldet, gjælder dette saameget mindre om Maskinisten og Dæksmanden eller Matrosen, 1ste og 2det Vidne under Sjøforklaringen, som eier lignende Parter i Fartøiet; der er intet som helst oplyst om, at nogen Pligtforsømmelse skulde være at lægge dem tillast.

Efter det anførte voterer jeg for Stadfæstelse af Sjørettens Dom, men antager efter Omstændighederne, at der er Føie til at ophæve Processens Omkostninger ogsaa for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Motzfeldt,* de extraordinære Assessorer Byretsassessor *Prydz,* Expeditionssekretær *Bull* og Professor *Hagerup* og Assessor *C. Hansteen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstævning af 9de Juni 1897 har Citantskabet indkaldt Indstævnte. Norddeutsche Versicherungsgesellschaft ved Jac. O. Lyngaas & Co. til Sjøret inden Lofoten Sorenskriveri. Inkamminationen fandt Sted den 17de Juli 1897 og blev Forligsmægling forgjæves anstillet af Retten, hvorefter Citantskabet nedlagde Paastand paa, at Indstævnte ved Jac. O. Lyngaas & Co. tilpligtes at betale Citantskabet, Interessentskabet „Olaf“ D/S, det paasøgte Beløb Kr. 3450.28 — tre Tusinde fire Hundrede femti Kroner otte og tyve Øre med 6 % Rente fra 13/4 97 til Betaling sker, samt Processens Omkostninger med et tilstrækkeligt Beløb.

Indstævnte, der har taget til Gjenmæle i Realiteten, har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Subsidiært har han nedlagt Paastand paa Frifindelse ligeoverfor 2 af Rederne, nemlig Wilh. Johansen og Johan Pettersen.

Søgsmaalets Aarsag er, at Indstævnte har negtet at erstatte den Skade, der forvoldtes ved, at Dampskib „Olaf“, der er 23,23 Registerton drægtig, den 23de December 1895 Kl. 6 Eftermiddag grundstødte ved Tenskjærene i Lurø. Grundstødningen fandt Sted ca. 3 Streger vestenfor den almindelige Led i taaleligt Veir — lidt overskyet og lidt Maaneskin samt lidt østlig Vind.

Ved Dispache af 13de April 1897 er Assurandøren, Norddeutsche Versicherungsgesellschafts Ansvar udregnet til Kr. 5550.28, hvori likvideres de af Selskabet udlagte Bjergningsomkostninger Kr. 2100, resterende Ansvar altsaa Kr. 3450.28, der er Citantskabets Paastand.

Dette Beløb har, som nævnt, Norddeutsche Versicherungsgesellschaft negtet at udbetale, idet det anfører, at Assurancekontrakten er uforbindende efter Sjøfartslovens §§ 241 og 242, da den Forsikrede ved Forsikringens Istandbringelse ikke har opgivet alt det, der har Betydning for Assurandørens Resiko. Saaledes anføres som ikke opgivet: Mangel af Sjøkarter, nødvendige Ankere, Førerens og Maskinistens Ukyndighed. Var dette opgivet, vilde Indstævnte ikke have overtaget noget Ansvar.

Det, at Skibet var utilstrækkelig udrustet, har ogsaa medført Havariet, og Selskabet er fri efter Sjøfartslovens § 249.

Dog selv om Kontrakten opretholdes, er Skaden Forsikreren uvedkommende, da Forliset skyldes Forsømmelighed fra Lodsens Side, idet denne styrede Skibet kun efter Landkjending uden Brug af Kompas. Kompaslampen var ikke tændt. Denne Uforsigtighed fra Lodsens Side er Skipperen ansvarlig for, naar han har ladet det mangle paa behørigt Tilsyn. Skipperen er i nærværende Tilfælde ogsaa Reder for 1/4 og hans Feil som Skibets Fører kommer ogsaa Parthaverne tilskade, ialfald maa det komme hans medskyldige, Maskinisten Johan Pettersen tilskade. Fremdeles anføres, at Wilhelm Johansen var Bogtrykker og saaledes manglede den nødvendige Sjømandskyndighed, og han har undladt at øve den ham paahvilende Kontrol ligeoverfor Lodsningen, skjønt han maatte have Grund til at tvile paa dennes Paalidelighed. Noget Udkig holdtes ikke. Havde saadant været, vilde Skjæret, hvorpaa Skibet stødte, været observeret og Stødning undgaaet — mindre vilde det ialfald blevet, selv om Skipperen først, da Skjæret opdagedes, havde manøvreret konduitemæssig, jfr. saaledes 1ste Vidnes (i Sjøforklaringen) Prov, at ifald Maskinen var slaaet agterover, vilde Stødet antagelig været blevet mindre voldsomt. Citantskabet anfører, at Indstævnte allerede har

erkjendt sin Pligt til at betale derved, at Bjergningsomkostningerne Kr. 2100 er betalt, benegter, at der ved Assurancekontraktens Indgaaelse er lagt Skjul paa noget og benegter ligeledes, at Skibet var utilstrækkelig udrustet; men selv om saa var Tilfældet, kan man ikke sige at Stødningen hidrørte derfra.

Fremdeles anfører Citantskabet, at skal Grundstødningen tilregnes nogen, maa det være Lodsen. Det var denne, som var Dampskibets nautiske Leder og Wilh. Johansen, der er opgivet som Skipper, havde ingen Kontrol over ham, da Wilh. Johansen var ukjendt med Farvandet og saaledes maatte lade Lodsen raade. Lodsen er dog heller ikke at laste. Det er intet usædvanligt, at han styrede efter Landkjending paa en Strækning, hvor han var fuldkommen kjendt. Det som gjorde, at han tog Feil, var, at der laa Sne paa Marken.

Retten skal først bemærke, at naar Citantskabet anfører, at Indstævnte har erkjendt sin Forpligtelse ved at betale Bjergningsomkostningerne, er dette formentlig feilagtig, idet nogen endelig Forpligtelse til det hele derved ikke kan ansees overtaget.

Hvad dernæst Indstævntes Frifindelsesgrunde angaar, foreligger for det første intet, der taler for, at Forsikringskontrakten skulde være uforbindende efter Sjøfartslovens §§ 241 og 242. Intet Bevis er ført for, at Citantskabet ved Forsikringens Tegnelse har lagt Skjul paa bekjendte Omstændigheder, der kunde have Betydning ved Bedømmelsen af Forsikrerens Resiko.

Indstævnte anfører, at det maatte være en Forudsætning for Kontrakten, at Dampskibet havde tilstrækkeligt duelig Fører og Maskinist, hvilket ikke var Tilfældet. Føreren var Bogtrykker og Maskinisten havde intet Certifikat. Retten skal hertil bemærke, at nogen Frifindelse ikke findes at kunne resultere af Argumentet. Af Vidnet Carsten Johannesens Prov fremgaar, at han intet havde at udsætte paa Maskinisten, og at Wilh. Johansen havde den Sjøkyndighed, som kan fordres til Førelse af mindre Fartøier.

Retten finder, at ved et Fartøi som nærværende, kan man ikke være altfor streng i Bedømmelsen. Man kan ikke fordre, at en Skipper og en Maskinist ombord i en Dampbaad af „Olaf“s Størrelse skal være i Besiddelse af den samme Uddannelse og Dygtighed som ved større Dampskibe. Skulde saadan Fordring opstilles, vilde vistnok de fleste Smaaskibe paa Kysten være ilde stillet. Sjøfartslovens § 249 I, hvori Frifindelse vil søges, bestemmer, at Skaden skal hidrøre fra, at Skibet ikke var tilbørlig udrustet eller bemandet m. v. Beviset herfor paaligger Forsikreren, men er ikke ført og kan formentlig neppe føres. Tvertimod maa man antage, at Grundstødningen vilde være skeet, om Skibet havde været aldrig saa godt udrustet og talrigt bemandet, jfr. Vidnet Johannesens Prov, at selv om Udkigsmand var benyttet, vilde vistnok Grundstødningen ikke været forhindret.

Den Paragraf, som staar igjen er § 248, og er den formentlig den Paragraf, hvori Indstævnte især vil søge sin Frifindelse, men heller ikke heri kan Retten give Indstævnte Medhold. Den finder for det første, at Wilh. Johansen — en af de Forsikrede — ikke er Skyld i Grundstødningen, saaledes at Indstævnte derved skulde blive ansvarsfri. Gaar man ud fra, at Wilh. Johansen var den virkelige Fører, kan man alligevel ikke lægge ham noget større tillast. Han har antaget en Lods, der er gammel og øvet, og som altid har lodset uden Uheld. Naar nu Lodsen staar tilrors og styrer, synes man ikke med Rimelighed at kunne fordre, at den ukjendte Fører skal gribe

ind og ændre Kurs. Først, naar Lodsen er i Tvivl om Kursen eller erklærer at være paa Vildspor, synes Føreren at burde træde til med sine Observationer, for igjen at komme paa ret Vei. Paa samme Maade faar han naturligvis gribe ind, naar Lodsen f. Ex. er beruset og ikke kan udfylde sin Plads, ligesaa naar han ikke handler sjømandsmæssigt.

I saa Henseende er der lagt Vægt paa, at Lodsen styrede uden Lys og Kompas kun efter Landkjending, men det er vistnok noksaa hyppig forekommende, at saa sker, uden at man derfor kan sige, at det er skjødesløst. Ja, som af Carsten Johannesen anført, kan Lyset saagar virke generende og er efter Sjøretsmedlemmernes Mening og Erfaring ofte nødvendig at have væk. Det, som var Aarsag til Grundstødningen, var, at der laa Sne paa Marken, hvoraf Lodsen blev vildledet. Udkigsmand benytter Vidnet Johannesen sjelden paa smaa Dampskibe, og han tror ikke, at Grundstødningen vilde været forhindret, om saadan havde været. Undladelsen heraf paa det lille Dampskib kan Retten derfor heller ikke finde noget særlig skjødesløst, idet man fra Styrehuset har godt Overblik.

Indstævnte har vistnok fremlagt en Erklæring fra Kontorchef With, hvori udtales, at Grundstødningen skyldes Skipperens slette Sjømandsskab og store Pligtforsømmelse. Retten skal ikke hefte sig noget større ved denne Erklæring, skjønt opmærksom paa, at sagkyndig Erklæring ofte bør tillægges Vægt. Foruden at den synes endel farvet, er den kun bygget paa Sjøforklaringen, som foreligger for Retten, og som senere er suppleret med Vidnet Carsten Johannesens Forklaring. Af Erklæringen skal kun nævnes, at den udtaler, at efterat „Olaf“ havde forladt Bergen, maatte den vende tilbage for at faa anden Lods, da Lods Johannesen erklærede sig ukjendt. Dette skulde manet Skipperen til skarp Kontrol med Lodsning og Navigering.

Hertil skal bemærkes, foruden at Lodsen erklærer, at Grunden til ny Lods var, at han selv skulde faa nogen Hvile, at det ialfald kun var til Aalesund, han var ukjendt. Nordenfor Aalesund havdes fuld Tillid til Lodsen, der havde Ord for at være en af de bedste i Lofoten.

Retten antager forøvrigt, at det maa ansees godtgjort, at Wilh. Johansen ikke var den virkelige Fører tilsjøs. Vidnet Carsten Johannesen udtaler, at det var ham, der førte Kommandoen over Skibet som Lods og Fører under Seiladsen, og at dette var aftalt, før Vidnet reiste hjemmefra.

Under Sjøforklaringen forklarer Wilh. Johansen, at Lodsen havde den fulde Styring og Kommando og havde havt den fra Morgenen af. Vidnet Kramer forklarer ligeledes, at Lodsen antagelig havde Kommandoen og Styringen.

Ligesom Sjøfartsloven i sine Bestemmelser om Rederens Ansvar for Skipperen sondrer mellem denne som nautisk Fører og forretningsmæssig Repræsentant, synes man ogsaa at kunne antage, at disse to Funktioner kan lægges paa to forskjellige Hænder. Saaledes ogsaa i nærværende Tilfælde, idet Wilh. Johansen var Forretningsmanden, Carsten Johannesen Skipperen. Indstævnte har benegtet, at Lods Johannesen var Fører og ogsaa anført, at Paastanden herom var forsent fremført, men allerede i sit første Indlæg præciserer Citantskabet Forholdet, der saaledes i Tide er udredet.

Efter dette og det forhen udviklede under Forudsætningen, at Wilh. Johansen var Skipper, finder Retten ikke at behøve at gaa nærmere ind paa Lodsens Forhold, da, selv om man antog, at noget var at lægge ham tillast,

Indstævnte ligeoverfor Rederne maatte blive at fælde. Retten antager efter det anførte, at Indstævnte maa tilpligtes at betale Citantskabet Kr. 3450.28 med 4 % Rente fra 12te Juni 1897. Nogen Rentepligt udenfor den legale kan nemlig ikke antages hjemlet mod Indstævntes Protest.

Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at kunne ophæves.

94.

Dom, afsagt af Fredriksstads Sjøret den 13de Juli 1900.

„Sannesund"s Rederi
(Adv. Rolfsen)
mod
Bark „Friheden"s Rederi
(Adv. Bugge).

Et Seilskib engagerer Slæbebaad fra Gøteborg til Fredriksstad. Underveis maa Slæbebaaden paa Grund af Storm og Uveir forlade Skibet i aaben Sjø, men det lykkes ved Hjælp af Seilene og uden Lods at bringe dette ind mellem Skjærene ved Indseilingen til Egersund, hvor det bringes til Ankers for ét Anker og 75 Favne Kjætting.

Der bliver rekvireret Slæbebaad fra Egersund, som faar Skibet lykkelig ind til Egersund, uden at der dog er gjort nogen Akkord om Betalingens Størrelse for det udførte Arbeide.

Slæbebaadens Eiere sagsøger Skibets Rederi for Bjergeløn og Retten dømmer, at der ikke foreligger nogen Bjergning, men kun en Slæbning, og fastsætter Slæbelønnens Størrelse under de forhaandenværende Omstændigheder til 1300 Kroner.

Skibets Værdi var ansat til Kr. 36,000.

Bark „Friheden" af Fredriksstad, 635 Tons, tilhørende J. Sundbye, taugede Fredag den 25de November 1898 Kl. 3 Eftermiddag fra Gøteborg med Fredriksstad som Bestemmelsessted. Det blev imidlertid Stygveir, Sne med Orkanbyger, saa vedkommende Bugserbaad ikke magtede at slæbe „Friheden", og Søndag den 27de opgav Buxerbaaden Arbeidet og forlod „Friheden" ud paa Formiddagen. Vinden var da østlig, og man besluttede at gaa for Leithsfjord. Onsdag den 30te om Eftermiddagen fik man imidlertid løi Bris fra SV., og der blev derfor styret NO. over for Lindesnæs. Udover Eftermiddagen gik Vinden sydlig til stærk Storm med Byger, og fik man om Kvelden se Ekerøens og Rægefjords Fyre vest for Lindesnæs. Kl. 1/22 om Morgenen den 1ste December besluttede man at løbe ind til Egersund. Der var hele Natten blusset efter Lods, men der var ingen at faa. Man løb da ind efter Peiling af Vibberodden Fyr og passerede strax i Læ af de Skjær, hvorfor Fyret klipper og styrede

ret mod Fyret. Men kommen ind i Løbet slog Vinden NO. og bakkede Seilene, hvorfor Ankeret strax fældtes med ca. 75 Favne Kjætting, og Skibet svingede op og blev liggende med Agterenden et Stykke fra Fjeldvæggen.

Dette var ved 3-Tiden om Morgenen. Det blæste voldsomt, men Skibet laa stadig lige fast trods flere voldsomme Byger, og uagtet Seilene hang ufastgjorte en Tid lang. Ved 4—5-Tiden om Morgenen kom en Robaad fra „Kong Sverre" hen til „Friheden" med Forespørgsel, om der trængtes Assistance. Men da Kapteinen og Styrmanden paa „Friheden" ansaa det for resikabelt at benytte en saa stor og uhændig Baad til det Arbeide, og Skibet trods Bygerne laa lige fast, besluttede man at vente paa Dag og faa Hjælp fra Egersund.

Ved Lysningen kom flere Robaade til og spurgte, om „Friheden" vilde have Assistance, men blev dette imidlertid afslaaet. Redningsskøiten kom ogsaa til, og gav man denne Ordre til at gaa op til Egersund for at hente den dersteds liggende Slæbedamper „Sannesund". Denne kom tilstede ved $^1/_2$10—10-Tiden om Formiddagen. Ved Hjælp af en Robaad, som „Sannesund" havde paa Slæb, fik man „Sannesund"s Slæber ombord. Efter endel Besværligheder fik saa „Sannesund" slæbet „Friheden" op paa Egersunds Havn, hvor man ankom og kastede Anker ved $^1/_2$12-Tiden om Formiddagen.

Omhandlede Forhold vil Dampskibet „Sannesund"s Rederi have betragtet som Bjergning og har i denne Anledning sagsøgt „Friheden"s Rederi og efter forgjæves anstillet Forligsmægling nedlagt følgende Paastand:

1. At Citantskabet hos Barkskib „Friheden"s Rederi kjendes berettiget til Bjergeløn for Dampskib „Sannesund"s Arbeide med Indbjergning af nævnte Seilfartøi til Egersund den 1ste December 1898.
2. At Bjergelønnens Størrelse bestemmes ved Sjørettens Skjøn.
3. At Indstævnte, „Friheden"s Reder, Hr. J. Sundbye, tilpligtes at betale Citantskabet det eventuelle Skjønsbeløb med lovlige Renter af samme fra Sagens Paastævning, til Betaling sker.
4. At Citantskabet til Fyldestgjørelse af sin Fordring med Renter og Omkostninger som Sjøpanthaver kjendes berettiget til at realisere „Friheden" ved offentlig Auktion, og
5. at Indstævnte tilpligtes at erstatte Citantskabet Processens Omkostninger.

Subsidiært paastaar Citantskabet sig tilkjendt enhver Godtgjørelse, som Retten i Sagen maatte finde passende og for saadant Tilfælde ogsaa tilstrækkelige Omkostninger.

Paa sin Side nedlægger Indstævnte Paastand paa, at Citantskabets Forlangende om Bjergeløn af Indstævnte for „Frihedens“ Indbugsering til Egersund den 1ste December f. A. ikke tages tilfølge, men at Indstævnte frifindes for Citantskabets Tiltale og hos dette tilkjendes tilstrækkelige Forsvarsomkostninger.

Til Sagens Oplysning har der foruden Vidneførsel ved nærværende Sjøret været optaget 2de Sjøretsthingsvidner ved Dalenes Sorenskriveri. Der er herunder fremkommet tildels modstridende Forklaringer, der bedst vil kunne refereres i Forbindelse med Parternes Procedure. Af denne hidsættes:

Citantskabet gjør først gjældende, at „Sannesund“ gjennem Rasmus Hovland, der blev afhørt som 1ste Hovedthingsvidne ved Thingsvidnet den 25de April 1900, fik Underretning om „Friheden“s farlige Situation, og gjorde sig da strax istand til at gaa ud, saa den var omtrent færdig hermed, da den gjennem Redningsskøiten fik Anmodning fra Kaptein Sundbye om Assistance. Indstævnte vil herigjennem have pointeret, at Kaptein Jensen paa „Sannesund“ gik igang med Bjergningen ganske af egen Drift, ikke efter Bestilling af „Friheden“.

Da dette Skib sagdes at ligge lige ved Brændingerne paa Læ Land, tog Kaptein Jensen med sig paa Slæb ovennævnte Hovlands Snekke for ved Hjælp af denne at kunne faa Forbindelse med „Friheden“. Desuden suppleredes „Sannesund“s Besætning med endel Lægterfolk, saa Bugserbaaden idethele havde 13 Mand ombord. Dette sidste, at Kaptein Jensen tog med sig Extramandskab, vil Citantskabet have betragtet som noget meget fortjenstfuldt, medens Indstævnte derimod bebreider Kaptein Jensen, at han tog med sig (Extramandskab) Tilskuere, som han maatte forstaa bare vilde komme til at være iveien under Arbeidet med at faa Forbindelse med „Friheden“.

Ved sin Ankomst fandt „Sannesund“ „Friheden“ liggende tilankers udenfor Stenskjær ved Dyrnæsodden — efter Citantskabets Mening et meget udsat Sted og aldeles ingen Ankerplads. Som et Bevis herpaa anfører Citantskabet ogsaa en Ytring, som Kaptein Sundbye efter 1ste Hovedvidne, Letmatros Hermansens Prov, skulde have ladet falde ved Anledningen, nemlig at han aldrig havde ventet slig paa Bugserbaad i sit Liv. Denne Ytring benægter Kaptein Sundbye at være kommen med, og mener

Indstævnte, at han ikke kunde have sagt noget sligt, al den Stund „Friheden“ havde redet den første Byge, der efter Indstævntes Paastand var den stærkeste, af, uden at flytte sig, hvorfor Kapteinen ikke kunde være saa ængstelig under de følgende mindre voldsomme Byger, da „Friheden“ havde faaet beslaaet sine Seil, saaat Vinden altsaa fik langt mindre Magt over den.

Man havde endel Besvær med at faa Forbindelse istand mellem „Sannesund“ og „Friheden“, og det kunde efter Citantskabets Mening tilskrives Kaptein Jensens Forudseenhed ved at tage med den store Hovlandssnekken og „Sannesund“s fortrinlige Manøvrering, at man overhovedet klarede dette. Det var efter Citantskabets Mening ogsaa forbundet med den største Fare for „Sannesund“ at faa denne Forbindelse istand, idet Bugserbaaden under Arbeidet hermed maatte ligge med Agterenden mod Vinden, saaat Sjøerne slog over den, og idet „Sannesund“ efter at have faaet Forbindelse med „Friheden“ skulde svinge rundt for at begynde at trække, holdt Slæberen paa at komme fast i Propellen, hvilket med Nødvendighed vilde have bevirket, at „Sannesund“ var drevet mod Fjeldvæggen, og at Skibet med de ombordværende Folk vilde være gaaet tilbunds. Dette undgikkes kun ved de aller største Anstrengelser af Mandskabet og Extrabesætningen ombord paa „Sannesund“.

Da Slæberen endelig var kommen klar, og man saa skulde begynde Bugseringen, varskoede „Sannesund“s Kaptein ved Raab over til „Friheden“ gjentagende Gange om, at man ombord paa „Friheden“ skulde stikke Ankeret fra sig, ligesom ogsaa Rasmus Hovland, der fra Snekken var entret ombord i „Friheden“, overbragte denne Ordre til Kaptein Sundbye. Hertil havde man efter Citantskabets Mening saa meget større Opfordring, som det kunde sees, at en Byge trak op, hvorfor det gjaldt at komme ud, før den faldt i.

Kaptein Sundbye efterkom imidlertid ikke denne Opfordring fra „Sannesund“s Fører. Han gav Ordre til at hive ind paa Kjettingen, hvoraf Følgen var, at „Sannesund“ ikke kunde bugsere forover, men maatte ligge med sagte Fart og manøvrere for at holde Skibet under Hivningen.

Kaptein Sundbye har forklaret, at Grunden til, at han ikke vilde stikke Ankeret fra sig var den, at han frygtede for, at „Sannesund“ alene ikke skulde kunne holde „Friheden“ under den Byge, som han saa nærme sig. For dette sit Forhold klandres han stærkt af Citantskabet, der paaberaaber sig

2det, 3die og 4de Hovedvidners Prov for, at hvis Ordren om at stikke Ankeret ud strax var efterkommet, vilde der ingen Fare været ved, at Bygen kom, idet Fartøierne da i betimelig Tid havde været igang eller vilde være komne ind i smulere Vand.

Indstævnte derimod fremholder stærkt, at Kaptein Sundbye herved har handlet konduitemæssig og korrekt, ligesom det var ham, der ifølge Stillings Medfør havde at bedømme, hvad der burde gjøres og i det hele taget at lede Arbeidet. Han havde slet ikke blindt at lystre Ordre fra Kaptein Jensen ombord i Bugserbaaden. Og Kaptein Sundbye vidste fra tidligere, at „Friheden“ vilde være istand til at ride Bygen af ved Hjælp af sit Anker, noget han følte sig sikker paa, da Skibet havde redet den første Byge, der efter hans Mening var den voldsomste, af, med endnu ufastgjorte Seil. Derimod havde Kaptein Sundbye efter Indstævntes Mening al Grund til at betvivle, at „Sannesund“ vilde være istand til alene at holde „Friheden“ under Bygen.

Af hvad der herefter passerede giver Citantskabet følgende Fremstilling: Da Bygen for Alvor faldt i, saa Hivningen blev umuliggjort, satte „Sannesund“ fuld Fart forover, hvorved Slæberen strammedes og totnede, men under dette gik dog Fartøierne agterover, saa Ankerkjettingen strammedes og viste tot forover i samme Retning som Slæberen.

I denne Stilling blev Fartøierne liggende antagelig vel 5 Minutter, hvorunder Bygen lidt efter lidt øgede og tilslut antog en orkanagtig Styrke. Da faldt pludselig „Friheden“ af med Baugen 4 a 5 Streger, og lagde Skibet sig samtidig stærkt over til Siden. Om denne Skibets Bevægelse foreligger der beedigede Prov fra 1ste Hovedthingsvidne, Rasmus Hovland, samt 1ste, 2det, 3die og 4de Hovedvidner, Christian Hermansen, Karl Ellingsen, Thorvald Simensen og Anton Olsen. Af disse befandt Rasmus Hovland og Christian Hermansen sig ombord i „Friheden“, medens de 3 andre var ombord i „Sannesund“.

Citantskabet mener, at det herved er godtgjort, at „Friheden“ i det farligste Oieblik var i Drift, og forklarer dette derved, at Ankeret maa have glippet Taget i Bunden, og anfører ogsaa som Bevis herfor, at nævnte 1ste Hovedvidne, der ved Leiligheden var nede i Kjettingkassen, har provet, ligesom Matros Christoffersen, der stod paa Bakken lige i Agterkanten af Ankerspillet, i en fremlagt Erklæring har forklaret, at det skurede i

Ankerkjettingen, idet Skibet slingrede, saaledes som om Ankeret havde drægget i Bunden.

Citantskabet anfører, at 2det, 3die, 4de og 5te Thingsvidner, Hestnæsfolkene, der sammen med endel andre befandt sig i en Baad et Stykke fra „Sannesund" og „Friheden", samtalede sig imellem om, at „nu driver Skibet iland".

At „Friheden" nu ikke blev drevet iland og tilintetgjort, mener Citantskabet udelukkende skyldes, at „Sannesund" opbød al sin Kraft endog ved Benyttelse af Extradamp fra Hjælpekranen, hvorved „Sannesund" i sidste Øieblik fik rettet Skibet op og Herredømme over samme, idet Bygen nu ogsaa begyndte at give sig.

Som Bevis for, at den Bedømmelse af Situationen er rigtig, anfører Citantskabet mange Vidneprov, saaledes 2det Hovedvidnes Svar til Spørgsmaal 21, 3die og 4de Hovedvidners Svar til 17 samt 1ste Hovedvidnes Svar til 20 og 21, idet alle disse har provet, at „Friheden" efter deres Formening uden „Sannesund"s Hjælp vilde have været fortabt.

Da Bygen nu bedagede sig, blev „Friheden"s Ankerkjetting stukket ud, og bugserede saa „Sannesund" „Friheden" op til Egersund, hvorhen man ankom ved 11—12-Tiden om Formiddagen.

Citantskabet gjør gjældende, at omhandlede Byge var usædvanlig voldsom og specielt adskillig voldsommere end nogen tidligere paa Dagen. Herfor anføres 2det, 3die, 4de og 5te Thingsvidners Prov.

Dette benægtes af Indstævnte, der paastaar, at denne sidste Byge ikke var voldsommere end de tidligere og specielt ikke voldsommere end den allerførste, efter at Skibet var kommen for Anker, og Seilene endnu var ufastgjorte, og anfører herfor Kapteinens, Styrmandens samt Stuert Julius Svendsens Forklaringer.

Citantskabet paastaar ogsaa, at Vind og Sjø snarere tiltog end aftog udover Formiddagen, og Bygerne vedblev, hvilket bekræftes ved 2det og 3die Hovedvidners Prov. At Barometerstanden var opgaaende tyder efter Citantskabets Mening nærmest ved denne Vind paa Øgning af Vindens Styrke. Indstævnte benægter Rigtigheden af denne Anførsel og mener, at Veiret lidt efter lidt blev bedre, efterat „Friheden" var kommen op paa Egersunds Havn.

Indstævnte gjør paa sin Side gjældende, at „Friheden"s Anker under Bygen ikke kan være glippet og „Friheden" saaledes være kommen i Drift, thi hvis saa havde været Tilfælde,

maatte jo „Friheden" være slaaet mod Fjeldet under den lange Byge, idet Skibet bare laa nogle faa Favne fra Land. Ligeoverfor Hovedvidnerne, der havde sovet om Natten, gjør Indstævnte gjældende, at de ingen Formening kunde have om, hvorvidt Vinden havde bedret sig, medens „Friheden"s Kaptein og Styrmand havde havt den bedste Anledning og største Opfordring til at observere Veiret, og efter begge disses Mening var Veiret i stadig Bedring udover Morgenen med opgaaende Barometer. De lokalkjendte 2det, 3die og 4de Thingsvidner ved Thingsvidnet den 28de Februar 1899 er ogsaa alle enige om, at Vinden var gaaet mer nordvestlig, saaat Landet tog af for Sjøen.

Ligeoverfor Citantskabets Anførsler om, at „Friheden" midt under Bygen, medens Slæberen saavelsom Ankerkjættingen var tot, skulde have faldt af med Baugen, hvilket jo er provet af forskjellige Vidner, gjør Indstævnte gjældende, at disse Vidneforklaringer ikke kan tillægges nogen større Vægt, idet de kun indeholder Vidnernes *Indtryk* af Forholdet paa en Tid, da de paa Grund af Uveiret ikke har observeret Begivenhederne nøiere. Det „*forekom*" første Thingsvidne, at Ankeret jumpede og det „*forekom*" de øvrige Vidner, at begge Skibe drev, medens Slæber og Kjætting var stramme.

Mod disse Vidneforklaringer stiller da Indstævnte op foruden Kaptein Sundbyes og 3die Kontravidne første Styrmanden Chr. Olsens samt 2det Kontravidne, Stuert Julius Svendsens Forklaringer, hvoraf de to sidstes Prov er beediget, desuden 1ste, 2det, 3die og 4de Vidner ved Thingsvidnet den 28de Juli 99, nemlig Lars Øglænde, Ole Larsen Hestnæs, Edv. Øglænde og Amund Dyrud. Alle disse Vidner, der fra forskjellige Steder iagttog Skibene før og under Bygen, erklærer, at „Sannesund", før Bygen faldt i, havde slæbet „Friheden" et Stykke forover, men at Skibet, da Bygen kom, sakkede tilbage igjen i sin oprindelige Stilling, indtil Kjættingen blev stram, men at Fartøierne saa blev liggende stille. Alle Vidnerne erklærer som sin fulde Overbevisning, at Ankeret ikke dræggede eller glippede, ligesom Skibet heller ikke kom nærmere Land under Bygen, end det oprindelig havde været. Flere af Vidnerne tog specielt Mærke paa Land for at forvisse sig herom, og har derfor med den største Bestemthed kunnet udtale sig herom.

Indstævnte pointerer da, at „Sannesund" under Bygen ikke formaaede at holde „Friheden" mod Vind og Sjø, at det var Ankeret, som holdt den fra at drive paa Land, at det saaledes

var Ankeret og ikke „Sannesund“, der reddede Skibet. Følgelig blir omhandlede Forhold at betragte som Bugsering, ikke som Bjergning, mener Indstævnte.

Der er ogsaa Divergens mellem Parterne med Hensyn til Ankerpladsens Beskaffenhed. Citantskabet anfører, at det Sted, hvor „Friheden“ ved Leiligheden laa, var aldeles uskikket som Ankerplads, da Grunden var Stengrund, medens Indstævnte hævder, at Skibet laa ganske godt, da Grunden var opadgaaende og Dybden ikke mere end ca. 30 Favne. Som Bevis for Rigtigheden heraf, anfører ogsaa Indstævnte „Friheden“s Mandskabs Opfatning af Situationen. Dette ansaa nemlig denne noksaa tryg, idet de efter at have fastgjort Seilene, gav sig til at drikke Kaffe ombord. Indstævnte anfører ogsaa, at „Friheden“s Røilrær og Forbramraa var taget ned tidligere, hvilket bevirkede, at Vinden fik mindre Magt over Skibet.

Om Afstanden til Land er der ogsaa Meningsforskjel, idet enkelte Vidner har opgivet den til 4 à 5, medens andre har anslaaet den lige til 30 Favne. Dette Moment forekommer dog Retten af mindre Betydning, idet der ved Lodning var konstateret, at der var dybt Vand agtenom „Friheden“, og hvis „Friheden“ virkelig var kommen i Drift, vilde Skibet hurtig have slaaet mod Fjeldvæggen, enten det oprindelig laa 4—5 eller 20—30 Favne fra den.

Retten kommer efter det ovenrefererede til det Resultat, at Bjergning ikke foreligger og bygger denne sin Antagelse blandt andet især paa følgende:

1. Den Omstændighed, at „Friheden“ ved 4—5-Tiden om Morgenen afslog „Kong Sverre“s Tilbud om Hjælp. Havde den Nødstilstand, som Sjøfartsloven kræver, for at Bjergning skal foreligge, været forhaanden, mener Retten, at man ikke vilde have kunnet afslaa Hjælpen, fordi „Kong Sverre“ var et stort og uhændigt Fartøi; man havde da taget imod Hjælpen, fra hvem den tilbød sig, og været glad til. I samme Retning peger Kaptein Sundbyes Akkordering med Fiskerne om Betalingen for at ro op til Egersund efter „Sannesund“, ligesom Folkenes Forhold ombord, nemlig at de tog det med Ro, og saaledes gav sig til at drikke Kaffe.
2. Naar „Friheden“ red af den første Byge, der efter enkelte Vidners Prov i ethvert Fald var den stærkeste, medens Seilene endnu ikke var fastgjorte, vilde den efter Rettens

Formening ogsaa have klaret de øvrige, hvoriblandt den, da „Sannesund“ var tilstede.

3. Den Omstændighed, at Vinden svingede mer nordvestlig, saa at „Friheden“ derved kom til at ligge i smulere Vand, idet den derved jo kom i Læ af Skarvø.

At enkelte Vidner har provet, at „Friheden“ under Bygen drev, og at Skibet efter deres Formening vilde være gaaet mod Land og tilintetgjort, om ikke „Sannesund“ havde været tilstede og trukket i Skibet, formener Retten ikke kan være af afgjørende Betydning, al den Stund dette kun er en Formening, et Skjøn, og man paa den anden Side har flere Vidner, der udtaler som sin faste Overbevisning, at „Friheden“ under Bygen faktisk ikke kom nærmere Land.

Men om end ikke Bjergning foreligger, og Bjergeløn med Rette kan kræves, vil selvfølgelig Citantskabet hos Indstævnte have Krav paa Godtgjørelse for ydet Bugseringsassistance. Denne anser Retten sig for kompetent til at fastsætte, idet Retten ogsaa finder Forudsætningerne for at kunne afgive et saadant Skjøn at være tilstede. Godtgjørelsen formenes at burde ansættes noget rundelig i Betragtning af, at „Sannesund“ havde adskilligt Besvær ved at faa Forbindelse med Friheden, og det ikke var ganske uden Resiko for „Sannesund“ og dens Besætning at udføre dette Arbeide. Det er under Sagen oplyst, at „Friheden“ skal have en Værdi af 36,000 Kr., og „Sannesund“s Værdi udgjør 50,000 Kr. I Henhold hertil antages „Sannesund“s Godtgjørelse hos „Friheden“ passende at burde ansættes til 1,300 Kr.

Processens Omkostninger formenes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, „Friheden“s Rederi, bør til Citantskabet, Dampskibet „Sannesund“s Rederi, for udført Bugsering af „Friheden“ op til Egersund den 1ste December 1898 betale Kr. 1300 — tretten Hundrede — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 1ste Marts 1899, til Betaling sker, men forøvrigt for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Retten hævet.

Otto Backe. *C. F. Lorentzen.* *Alfr. Bjølstad.*

Indhold: 93. Norges Høiesterets Votering og Dom af 18de Mai 1900 i Sagen: Norddeutsche Versicherungsgesellschaft ved Jac. O. Lyngaas & Co., Tønsberg, mod Dampskibet „Olaf“s Rederi, Kabelvaag. 94. Dom, afsagt af Fredrikstads Sjøret den 13de Juli 1900. „Sannesund“s Rederi mod Bark „Friheden“s Rederi.

NORGES SJOFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 28	Aargang I	1900

95.

Norges Høiesterets Votering og Dom af 22de Septbr. 1900

i Sagen: K. Andersen & Co., Fredriksstad
(Overretssagfører Myhre)
mod
Dampskibet „Hørda"s Rederi ved Kaptein Skogland
(Advokat H. Feragen).

Et Skib befragtes til at laste i 3 østnorske Havne med to Lastepladse i Fredrikshald eller Fredriksstad; det laster i Kjøgesund, Fredrikshald og Fredriksstad og gaar derefter til Christiania, hvor Restladningen indtages. Rederiet fordrer imidlertid Extrafragt for den i Christiania indtagne Last og faar heri Medhold af Høiesteret, fordi Kjøgesund ligger udenfor Fredriksstad Havnedistrikt. Certepartiets Bestemmelse om, at Lastningen skal ske i almindelige Dampskibsarbeidstimer, saa hurtig som Dampskibet kan modtage og omsorgsfuldt stuve Lasten, antages at maatte opfattes som en Skjærpelse i Befragternes Ansvar for Overliggedage, saaledes at Skibet kommer paa Overliggedage ikke alene naar de i Sjøfartsloven bestemte Liggedage (i nærværende Tilfælde 4) er gaaet, men selv ved den mindste Stopning i at levere Last i almindelige Dampskibsarbeidstimer[1]).

[1]) Dette er ordret, hvad der staar i Sjøretsdommen, og Høiesteret synes nærmest, skjønt under stærk Dissens, at have sluttet sig hertil. Hvad der menes dermed, er ikke ganske klart. Behøvede Skibet nødvendigvis f. Ex. 5 Dage for at modtage Lasten og stuve den ordentlig, kan det dog umulig være Rettens Mening, at den 5te Dag skulde regnes som Overliggedag, naar der ikke brugtes mere end 5 Dage; behøvede det kun 3 Dage og brugte 5, fordi Lasten ikke leveredes hurtig nok, synes paa den anden Side alle at være enige om, at de to Dage var Overliggedage, men hvad har da Sjøfartslovens 4 Dage med Sagen at gjøre? Det er utænkeligt, at det kan være Rettens Mening, at om der f. Ex. leveres Last i 1 Dag, derpaa stoppes med Levering i 3 Dage, og endelig leveres Last i 3 Dage, at da alle de 6 Dage skulde være Overliggedage.

Assessor *Birkeland:* Ved Fredriksstad Sjørets Dom af 22de April 1897 blev saaledes kjendt for Ret:

„Kontracitantskabet, „Hørda"s Rederi ved Kaptein Skogland, bør for Hovedcitantskabet, K. Andersen & Co.s, Tiltale i denne Sag fri at være; derimod bør Hovedcitantskabet til Kontracitantskabet under Exekutions Tvang inden 3 — tre — Dage fra denne Doms lovlige Forkyndelse at betale for $5^1/_2$ Overliggedag £ 59.16.8,5 — ɔ: ni og femti Pounds Sterling, sexten Shillings og 8,5 Pence — enten i denne Myntsort eller efter Kurs paa Betalingsdagen og derhos Kr. 30.50 — tredive Kroner og femti Øre — med 4 — fire — Procent Rente af disse Beløb fra 27de Mai 1896, til Betaling sker, mens hint iøvrigt for dettes Tiltale i denne Sag bør fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom er fra begge Sider indbragt til Høiesterets Prøvelse af K. Andersen & Co. ved Hovedankestævning af 18de Mai 1899 og fra Rederiets Side ved Kaptein Skogland ved Kontrastævning af 16de August 1897.

Hovedappellanten, Andersen & Co., har nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom underkjendes, og at Appellanten frifindes for Kontraappellantens Tiltale, samt at Appellanten tilkjendes Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret i Hoved- og Kontrasagen".

Kontraappellanten har fra sin Side nedlagt saadan Paastand:

„*Principalt:* At Hovedappellanterne, K. Andersen & Co., tilpligtes at betale til Kontraappellantskabet, Dampskibet „Hørda"s Rederi: *a*) i Overliggedagspenge og Extrafragt £ 74.6.9, enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden, og *b*) i Extraudlæg Kr. 30.50 med 4 Procent Rente af de nævnte Beløb fra 27de Mai 1896, til Betaling sker.

Subsidiært: At Sjørettens Dom stadfæstes.

Yderligere subsidiært: At Kontraappellantskabet hos Hovedappellanterne tilkjendes — (foruden nævnte Extraudlæg) — i Overliggedagspenge det mindre Beløb, som Høiesteret maatte finde passende.

For alle Tilfælde: At Kontraappellantskabet hos Hovedappellanterne tilkjendes Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret".

Med Hensyn til nærværende Sags Oprindelse, dens nærmere faktiske Omstændigheder og de af de respektive Parter for Sjø-

retten nedlagte Paastande, skal jeg henvise til Sjøretsdommens Præmisser og i denne Forbindelse tillægge, at Hovedappellantens Standpunkt ved Høiesteret er det, at han paastaar sig helt frifunden for Kontraappellantens Tiltale i Sagens Anledning, saaledes som den nedlagte Paastand viser.

Sagens første Tvistpunkt er, hvorvidt Christiania efter det afsluttede Certeparti af 11te Mai 1896 er at betragte som tredie østnorske Havn, hvilket paastaaes fra Hovedappellantens Side, eller om Kontraappellanten var berettiget til at anse sig uforpligtet til at gaa til Christiania, idet han allerede havde indtaget Last paa tre østnorske Havne.

Løsningen af dette Spørgsmaal afhænger af, hvorvidt man skal betragte Kjøgesund som hørende til Fredriksstads Havn, hvilket er Hovedappellantens Standpunkt, og hvori han har faaet Medhold af Sjøretten, eller om man maa give Kontraappellanten Ret i, at Kjøgesund er at betragte som en egen særskilt østnorsk Havn, saaledes altsaa at „Hørda“ allerede ved at indtage Last i Kjøgesund, Fredrikshald og Fredriksstad har lastet i tre østnorske Havne.

Jeg finder Spørgsmaalet ikke utvivlsomt, men er bleven staaende ved at maatte give Kontraappellanten Ret i hans Paastand. Det for mig afgjørende Moment er den dokumenterede Erklæring fra Fredriksstads Havnekontor af 19de Mai 1900, hvori det heder, at Kiærs Brug ligger indenfor Fredriksstads Havnedistrikt, men Kjøgesundet og Kjøgøen udenfor. (Hvad dernæst er bemærket i Erklæringen om Forholdet ved Vintertid med Is, finder jeg nærværende Sag uvedkommende). Sjøretten har vistnok havt en anden Opfatning, men saavidt jeg ser, er dens Afgjørelse nærmest baseret derpaa, at Kjøgesund er en Lasteplads under Fredriksstad Toldterritorium, og jeg kan ikke være enig med Sjøretten i, at Toldterritoriet forsaavidt kan blive at tage i Betragtning. Som bekjendt er Toldterritoriernes Grænser ganske andre end de naturlige Havnegrænser, og ved at gaa ud fra Toldterritorierne vilde man aabenbart komme til urimelige Konsekventser med Hensyn til, hvad der skal forstaaes ved en Havn. Certepartiets Udtryk er „Distrikter inden samme Havn (ports)“. Jeg mener altsaa, at Kontraappellanten efter Certepartiet var uforbunden til at gaa til Christiania som tredie østnorske Havn, og at Rederiet, naar Kapteinen ikke destomindre det gjorde efter Forlangende fra Befragteren eller Afladeren, tilkommer Extrafragt for det fra Christiania til London afskibede

Parti. Denne Extrafragt er uimodsagt beregnet til £ 41.14.0. Kontraappellanten har afgivet udtrykkelig Erklæring om, at hvis Extrafragt tilkjendes, indskrænker hans Paastand sig til Fordring paa Godtgjørelse for tre Overliggedage, og det vil saaledes blive at afgjøre, om og i hvilken Udstrækning „Hørda“ har havt Overliggedage.

I saa Henseende maa først være at hefte sig ved Liggedagenes Beregning, eller med andre Ord, naar Liggedagene udløber. Ogsaa i dette Punkt er der stærk Dissens mellem Sagens Parter. Hovedappellanten henviser til Certepartiet og mener, at ingen Overliggedage er paaløbet, saalænge der er leveret Last i almindelige Dampskibsarbeidstimer — Veiret tilladende — saa hurtig som Dampskibet kan modtage og stue, medens Kontraappellanten har den Opfatning, at denne Tirade maa sees i Forbindelse med Sjøfartslovens Bestemmelser i § 119 om, hvor mange Liggedage „Hørda“ havde i Forhold til sin Drægtighed.

Jeg vil ogsaa i dette Punkt tiltræde Kontraappellantens Opfatning. Det er indlysende, at den nævnte Tirade i Certepartiet, seet isoleret ved sin Ubestemthed, aabner vid Adgang for Meningsforskjel, som da maatte være at afgjøre enten ved Skjøn eller ved Dom. Og naar hertil kommer, at Certepartiet har udtrykkelig Bestemmelse om Overliggedagenes Antal over og ovenpaa de nævnte Liggedage, finder jeg det sandsynligt, at Parterne og i hvert Fald Kontraappellanten har gaaet ud fra, at Certepartiets Tirade om, naar Lastning og Losning skal finde Sted, var at supplere med Sjøfartslovens Bestemmelser i § 119 om Liggedage for et Fartøi af Drægtighed som „Hørda“, og Tiraden faar da nærmest Betydning som en skjærpende Bestemmelse. Dette er ogsaa den kyndige Sjørets Opfatning af Certepartiets Bestemmelse, og med den Opfatning maa jeg med Sjøretten, selv efter den for Hovedappellanten gunstigste Anskuelse, videre antage, at Liggedagene udløb med Lørdag den 30te Mai Kl. 3 Eftermiddag. Naar der da bliver Spørgsmaal om Overliggedage og at beregne disse fra det her nævnte Udgangspunkt, er det min Opfatning, at Søndag den 31te Mai, Mandag den 1ste Juni og Tirsdag den 2den Juni falder Hovedappellanten tillast som Overliggedage. Fra Søndag Morgen Kl. 1¾ til Tirsdag Aften Kl. 7, da „Hørda“ afgik til Christiania, blev ingen Last leveret.

Det er imidlertid fra Hovedappellantens Side gjort gjældende, at „Hørda“s Henliggen i disse Dage i Fredriksstad er at tilskrive

det selv, idet det i hvert Fald ikke har givet en behørig Opgave over det Beløb, det fordrede betalt som Overliggedagspenge, eller hvorfor der forlangtes Garanti af Befragteren. Heri kan jeg imidlertid ikke være enig. Vistnok har Hovedappellanten i Skrivelse af 2den Juni 1896 erklæret sig villig til at deponere, men nogen Deposition af Beløb er ikke skeet. Og at det Beløb, om hvilket der handledes, skulde være et ubestemmeligt, kan jeg ikke finde. Allerede den 30te Mai havde Kapteinen afkrævet Godtgjørelse for 1 Liggedag, og den 1ste Juni fremkom der fra ham et nyt Krav paa tre Overliggedage.

Men dernæst er der reist Spørgsmaal om, hvorvidt det nævnte Ophold i Fredriksstad kan beregnes som Overliggedage, eller om ikke Fartøiet under enhver Forstaaelse af Certepartiets Bestemmelse om den tredie østnorske Havn, naar det først fandt sig beføiet til at gaa til Christiania, strax skulde have gjort dette uden Hensyn til, at Betaling for Overliggedage negtedes.

Jeg maa imidlertid gaa ud fra, at naar Hovedappellanten efter sin Forstaaelse af Certepartiet krævede, at Kontraappellanten til Opfyldelse af dette havde at afgaa til Christiania, og Certepartiet paa samme Tid bestemmer, at Overliggedage er „betalbar Dag for Dag“, og at „Overliggedag skal opgjøres, hvor den er skyldig“, — saa maatte Kontraappellanten være berettiget til at sige: jeg efterkommer ikke Forlangendet om at gaa til Christiania, medmindre jeg faar Overliggedagene prompte betalt eller vedbørlig Sikkerhed derfor. Og jeg mener, at en Sammenholden med Sjøfartslovens § 120, dens andet Passus, er til Støtte for en saadan Opfatning. Det heder der, at Skibsføreren er berettiget til efter Omstændighederne enten at stoppe videre Indlastning, indtil Betaling sker, uden at Overliggedagenes Løb herved afbrydes, eller at anse Kontrakten som hævet af Befragteren, der har at betale fuld Fragt og paaløbne Overliggedagspenge. Krævede Befragteren paa sin Side, at Christiania var at anse som en Lasteplads, hvor altsaa en *videre Indlastning* skulde foregaa og ogsaa faktisk foregik, maatte Kontraappellanten være berettiget til at sige: ja, den videre Indlastning gaar jeg for at udføre, men ikke før Betaling for paadragne Overliggedage er godtgjort eller sikret.

Da altsaa, som anført, Liggedagene udløb allerede Lørdag den 30te Mai Kl. 3 Eftermiddag, og Fartøiet har ligget i Fredriksstad Søndag den 31te Mai, Mandag den 1ste Juni og Tirsdag den 2den Juni, uden at Kontraappellantens Krav paa

Betaling for Liggedage Dag for Dag er bleven imødekommet enten ved Betaling eller vedbørlig Sikkerhedsstillen, er det saaledes mit Resultat, at Kontraappellanten derhos, foruden den allerede nævnte Extrafragt, tilkommer i Overliggedagspenge £ 32.12.9.

Det staar tilbage at afgjøre Hovedappellantens Paastand om at blive fri for de to Smaabeløb Kr. 23.70 og Kr. 6.80, som Sjøretten har tilpligtet ham at betale.

I disse Poster maa jeg give Hovedappellanten Medhold, idet jeg finder den første Post paa Kr. 23.70 saa mangelfuldt oplyst, at den ikke er skikket til Afgjørelse, men maa gaa ud over Kontraappellanten. Og hvad de Kr. 6.80 angaar, saa henregner jeg dem nærmest til Sagsomkostningernes Kategori, og de kan saaledes ikke blive at tilkjende Kontraappellanten som et særskilt Tilkommende.

Processens Omkostninger saavel for Sjøretten som for Høiesteret antager jeg bør ophæves.

Konklusion.

Hovedappellanten, K. Andersen & Co., bør til Kontraappellanten, Dampskibet „Hørda“s Rederi, betale 74 — fire og sytti — Pounds 6 — sex — Shillings 9 — ni — Pence britisk Sterling enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden med 4 — fire — Procent aarlig Rente af dette Beløb fra 27de Mai 1896, til Betaling sker, men forøvrigt for Kontraappellantens Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Thoresen:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *V. Scheel:* Ligesaa.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *H. Scheel:* Jeg er ogsaa kommen i det Væsentlige til samme Resultat som Førstvoterende. Jeg antager saaledes med ham, at der tilkommer „Hørda“ Extrafragt som paastaaet. Jeg er nemlig enig i, at Kjøgesund maa regnes som en fra Fredriksstad forskjellig Havn, og jeg anser det derfor ikke nødvendigt nærmere at indgaa paa det under Sagen opkastede Spørgsmaal, hvorvidt ogsaa det første Anløb af Kjøgesund skal regnes med.

Jeg er fremdeles enig med Førstvoterende i hans Fortolkning af Certepartiets Klausul om hurtig Indlastning.

Derimod har jeg en noget forskjellig Opfatning med Hensyn til Beregning af Liggedagene. Jeg gaar forsaavidt ud fra, at hvorledes man end opfatter det første Anløb af Kjøgesund, maa Befragteren være ansvarlig for, at Fartøiet ikke allerede Tirsdag Morgen kunde ligge i Fredrikshald færdig til Indlastning, saasnart den til Indklarering fornødne Tid var forløbet. Jeg antager derfor, at Lovens 4 Liggedage maa begynde at løbe Tirsdag Morgen eller Formiddag. Jeg mener nemlig, at man med Hensyn til Udgangspunktet for Beregningen af Liggedagene under enhver Omstændighed maa følge Certepartiets Bestemmelser ogsaa ved Beregningen af Lovens Liggedage, saaledes at de altsaa begynder at løbe fra det Øieblik, Skibet er indklareret og færdigt til Lastning, samt Befragteren derom underrettet. De 4 Liggedage, som Skibets Drægtighed betinger, vil altsaa udløbe senest Lørdag Formiddag, og som Overliggedag maa da regnes Lørdag og tillige Søndag, idet Skibet, der endnu Nat til Søndag indtog Last, ikke vilde kunne blive udklareret og derfor heller ikke vilde kunne være afgaaet fra Fredrikshald tidligere end Mandag Morgen. Derimod antager jeg ikke, at Befragteren er forpligtet til at betale Overliggedagspenge for Mandag og Tirsdag. Kapteinen var efter min Mening, uanseet at de forfaldne Overliggedagspenge ikke betaltes eller garanteredes, ikke berettiget til at blive liggende med sit Skib paa Befragterens Bekostning. Efter den af Rederiet hævdede Forstaaelse af Certepartiet var han Mandag Morgen færdig til at afgaa til London med sin indtagne Last, hvilket det ogsaa under denne Forudsætning var hans Pligt uden Ophold at gjøre, uanseet at Kravet paa Overliggedagspenge ikke var berettiget. Og naar han senere alligevel gik ind paa at gaa til Christiania, var det ikke, fordi han faldt tilføie ligeoverfor Befragterens Forstaaelse af Certepartiet, men under Forudsætning af, at han, om hans egen Forstaaelse, som han fremdeles hævdede, viste sig at være den rette, skulde tilkomme Extrafragt, hvilken Extrafragt jeg, som nævnt, ogsaa mener, at han bør faa sig tilkjendt. Under disse Omstændigheder antager jeg, at hans Ophold i Fredriksstad Mandag og Tirsdag, medens Underhandlingerne paagik, maa gaa for hans egen Regning.

Det kunde ogsaa være Spørgsmaal om at beregne yderligere Overliggedagspenge af Hensyn til, at tilbørlig Fortgang med Indlastningen ikke fandt Sted Tirsdag den 26de og Onsdag den 27de. Jeg antager imidlertid, at det Rette er ikke paa denne Maade at kumulere Liggedagene efter Sjøfartslovens Bestemmelser

og i Henhold til Certepartiets Klausul om hurtig Indlastning, hvilket vilde kunne lede til dobbelt Betaling for det samme Ophold. Jeg mener, at Kumuleringen maa foregaa paa den Maade, at der under enhver Omstændighed beregnes Overliggedage efter Sjøfartsloven og tillige yderligere Overliggedagspenge, hvis Indlastningen under Forudsætning af tilbørlig Fremgang burde været afsluttet paa mindre end Lovens 4 Dage; men dette antager jeg her ikke er Tilfældet.

Ogsaa med Hensyn til de Udlæg, som Kontraappellanten fordrer erstattet, er jeg enig med Førstvoterende. Hvad specielt den omhandlede Oversættelse angaar, er det paa det Rene, at Kapteinen har udbetalt Befragteren dennes Udlæg til Oversættelsen, og det maatte da paaligge ham, naar han krævede Refusion herfor, under enhver Omstændighed at oplyse den nærmere Sammenhæng hermed.

Da jeg har Grund til at tro, at jeg er i Minoritet med min Opfatning, forsaavidt denne afviger fra Førstvoterendes, skal jeg ikke forme nogen Konklusion.

Extraordinær Assessor, Advokat *Mejdell*: Jeg kan i flere Henseender ikke være enig med de foregaaende Voterende. Jeg mener for det første, at Kontraappellanten ikke har Krav paa Extrafragt for Reisen til Christiania. Jeg antager nemlig med Sjøretten, at Kjøgesund ikke kan betragtes anderledes end som et Lastested, der efter Certepartiet maa tænkes at henhøre under Fredriksstad, og at der ved Certepartiets Udtryk „Distrikter inden samme Havne (ports)“ nærmest er sigtet til Tolddistriktet. Ordet Havn (port) er efter min Mening at fortolke som Udskibningssted med underliggende Distrikt. En Bestyrkelse herfor finder jeg ogsaa i Certepartiets Bestemmelse om, at „Tiden for Lastning og Losning begynder fra den Tid, Dampskibet har skudt Ballast helt og *indklareret paa Toldboden*“, hvilket forekommer mig at hvile paa Forudsætningen om, at Stedet er Toldsted. Men selv om man ikke vil tage *udelukkende* Hensyn netop til, om det er inden Tolddistriktet, vedkommende Lasteplads ligger, saa forekommer det mig under enhver Omstændighed, at det ikke gaar an at lægge ene afgjørende Vegt paa enten Lastestedet gaar ind under § 1 i Havnelov af 10de Juli 1894 eller ind under § 32 i Loven. Det synes mig lidet sandsynligt, at man ved Certepartiets Affatning har villet netop binde sig til det rent administrative Begreb Havnedistrikt; rimeligere forekommer det mig at være at lægge Vægt paa, hvorvidt vedkommende Lasteplads

naturligen efter Lokaliteterne maa henregnes til en nærliggende Hovedhavn. Og efter alt, hvad der under Sagen er oplyst om Kjøgesunds Beliggenhed og Stedets Beskaffenhed, finder jeg det naturligt at henføre det til Fredriksstad Distrikt. Jeg lægger her stor Betydning i, at den sagkyndige og lokalkjendte Autoritet, Sjøretten, har opfattet Certepartiet paa denne Maade. Den Fortolkning, Sjøretten her kommer til, finder jeg det betænkeligt at fravige.

I det andet Sagens Spørgsmaal: Beregningen af Overliggedage, kan jeg heller ikke være enig med de foregaaende Voterende. Originalcertepartiet sees at være udfærdiget paa trykt Blanket, og den under Sagen paaberaabte Bestemmelse om Overliggedage viser sig at være af den trykte Text. Naar der da i Bestemmelsen indeholdes en Henvisning til Liggedage, „ovenfor nævnt“ i Certepartiet, er det klart, saaledes som den trykte Blanket er affattet, at man oprindelig har tænkt sig, at Certepartiet skulde indeholde en Klausul om, at der skulde være Liggedage. Denne Klausul i den trykte Text er imidlertid strøget. Jeg kan ikke forstaa dette anderledes, end at Parternes Mening med Udstrygningen er, at der overhovedet ikke skal være noget bestemt Antal Liggedage. Med andre Ord: min Opfatning falder, saavidt jeg kan se, sammen med den, der er udtalt af diverse Mæglerfirmaer, hvis Erklæring har været indhentet i Sagen. Efter denne Erklæring, som er tiltraadt af Nordisk Sklbsrederforening, maa et Certeparti af Indhold som her nævnt opfattes saaledes, „at Kjøbmanden pligter at skaffe Last til Siden strax Skibet er ankommet til Lastepladsen, erklæret lasteklar og indklareret, og holde Skibet med Last *uafbrudt* inden almindelige Dampskibsarbeidstimer, medmindre Ladningens Natur ikke tillader Indlastningen i slet Veir (Weather permitting)“. „I Mangel heraf“, heder det videre, „tilkommer Skibet Overliggedagspenge for den Tid, Kjøbmanden forsømmer at opfylde denne Forpligtelse. Sjøfartslovens § 119 vil saaledes her ikke kunne komme i Betragtning.“

Jeg opfatter altsaa Stillingen at være den, at der ikke bliver Anvendelse for Liggedage, men at Indladningen skal foregaa med al mulig Hurtighed i de almindelige Dampskibsarbeidstimer. Efter denne Forstaaelse vil der alene kunne blive Tale om Overliggedage under Forudsætning af, at der fra Befragterens Side er skeet Forsømmelse med Hensyn til Hurtigheden af Indladningen. Uden at gaa i Detalj, — da det af Voteringen fremgaar,

at jeg er i Minoritet, — skal jeg her kun bemærke, at jeg efter Sagens Oplysninger finder, at der i følgende Tilfælde er noget at lægge Befragteren tillast: Først Tirsdag den 26de Mai fra Kl. 3 Eftermiddag og udover Aftenen, i hvilken Tid Skibet ikke fik nogen Last. Videre Onsdag den 27de Mai i Kjøgesund, da Forsinkelse opstod paa Grund af, at der ikke kunde lastes mere end ved 1 Luge. Endelig Lørdag den 30te Mai, da der var et Ophold paa $1^1/_4$ Time. I disse tre Tilfælde mener jeg, at der bør beregnes Overliggedage, $^1/_2$ Dag hver Gang eller tilsammen $1^1/_2$ Dag. Søndag den 31te Mai finder jeg ligeledes bør regnes Befragteren tillast, da det forholder sig saa, at hvis de nævnte Ophold Tirsdag, Onsdag og Lørdag ikke havde fundet Sted, vilde Skipperen kunne kommet afsted tidligere, medens der nu er gaaet en Dag tabt for ham. Med Hensyn til Mandag og Tirsdag Aften indtil Kl. $7^1/_4$, da Dampskibet laa stille uden at indtage Last, er jeg af samme Mening som Førstvoterende, at ogsaa disse Dage maa lægges Befragteren tillast, idet efter Certepartiet Befragteren var forpligtet til at betale Overliggedagspenge, eftersom disse forfaldt, hvilken Forpligtelse han ikke har opfyldt. I Henhold til Sjøfartslovens § 120 eller efter dens Tanke antager jeg med Førstvoterende, at Skibet har været berettiget til at blive liggende, al den Stund Garantispørgsmaalet ikke blev ordnet.

Da jeg som sagt er i Minoritet, skal jeg ikke forme nogen Konklusion.

Extraordinær Assessor, Generalauditør *Broch:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Reimers:* Med Hensyn til Certepartiets Forstaaelse er jeg enig med Hr. Assessor Mejdell. Forsaavidt angaar Spørgsmaalet om, hvorvidt Kjøgesund efter Certepartiet er at anse som en selvstændig Havn, saaledes at Dampskibets Forpligtelse til at laste i tre østnorske Havne er at anse som opfyldt derved, at der blev indtaget Last i Fredrikshald, Kjøgesund og Fredriksstad, vil jeg forøvrigt bemærke, at jeg ikke med Hr. Assessor Mejdell kan lægge nogen væsentlig Vægt paa, at Kjøgesund er beliggende inden Fredriksstads Tolddistrikt. Skulde Tolddistriktets Grænser være de afgjørende for Skibets Forpligtelse i dette Stykke, mener jeg, at man vilde kunne komme ganske langt. Men skjønt Kjøgesund efter de foreliggende Oplysninger ikke om Sommeren er at anse som henhørende til Fredriksstads Havnedistrikt (om Vinteren er, efter hvad Havne-

fogden oplyser, Forholdet et andet), antager jeg, at Kjøgesund desuagtet i Relation til Certepartiets Bestemmelser maa betragtes som en under Fredriksstad hørende Lasteplads. Jeg mener nemlig, at det her uden Hensyn til Tolddistriktets eller Havnedistriktets Grænser faar i det enkelte Tilfælde komme an paa et rimeligt Skjøn ved Afgjørelsen af, om vedkommende Lasteplads bør betragtes som en Havn (port) i Certepartiets Forstand eller alene som en Lasteplads under en nærliggende Havn. Og naar det da bemærkes, at Kjøgesund efter Sjøkartet kun ligger i en Afstand af omtrent en Sjømil fra Fredriksstads Havn og derfor maa siges at høre til Fredriksstads Revier, saa tror jeg, at man ikke kommer ud over Certepartiets Tanke og Mening, naar man i Relation til samme betragter Kjøgesund som en Lasteplads under Fredriksstad.

Med Hensyn til Forstaaelsen af Certepartiets Bestemmelser om Indlastning og Liggedagenes Beregning slutter jeg mig til Hr. Assessor Mejdells Bemærkninger. Det forekommer mig, at Certepartiet i saa Henseende naturligst forstaaes derhen, at Aftalen om et bestemt Antal Liggedage eller i Mangel deraf Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 119 her er afløst af en Bestemmelse om, at Lastning og Losning skal finde Sted i sædvanlige Dampskibsarbeidstimer saa hurtig, som Dampskibet kan modtage, omhyggelig stue og levere Lasten. Jeg mener altsaa med Hr. Assessor Mejdell, at Spørgsmaalet om, hvorvidt Befragteren pligter at betale Overliggedagspenge, faar bero paa Besvarelsen af Spørgsmaalet om, hvorvidt den nysnævnte Bestemmelse i Certepartiet er behørig efterkommet af Afladeren, eller om der er skeet saadant Ophold ved Lastens Levering fra hans Side, at han for dette Ophold pligter at betale Overliggedagspenge efter den i Certepartiet for dette Tilfælde stipulerede Sum 7 pence pr. Dag pr. Registerton, betalbar Dag for Dag.

Jeg kommer med Hensyn hertil til samme Resultat som Hr. Assessor H. Scheel, idet jeg nemlig med ham mener, at Afladeren eller Hovedappellanten pligter at betale Kontraappellanten Godtgjørelse for 2 Overliggedage. Men den ene Vei, ad hvilken jeg kommer til dette Resultat, falder ikke helt sammen med Hr. Assessor Scheels. Jeg mener, at Skibet eller Skipperen ikke var forpligtet til at anløbe nogen Havn alene for at modtage Ordre om Lastestederne, og jeg tror tillige, at han heller ikke efter den Maade, hvorpaa han besvarede Befragterens Telegram om Afgang til Kjøgesund for Ordre, har frafaldt sin Indsigelse

i saa Maade. Nogen virkelig Forsinkelse har imidlertid, saavidt skjønnes, heraf ikke været Følgen. Skibet kom til Kjøgesund Mandag den 25de Mai; det var imidlertid Helligdag — 2den Pintsedag — og nogen Tid tabtes derfor ikke ved dette Anløb. En Forsømmelse var det imidlertid fra Befragterens Side, at han ikke sørgede for, at Skipperen strax ved Ankomsten til Kjøgesund fik Besked om, hvor han havde at begive sig hen som første Lastehavn. Havde han strax ved Ankomsten did faaet Besked om, at første Lastested var Fredrikshald, vilde han allerede samme Dag have kunnet afgaa derhen og efter stedfunden Indklarering Tirsdag Morgen strax kunnet paabegynde Lastningen. Under Forudsætning af, at Last da uopholdelig blev leveret af Afladeren, vilde Skibet have kunnet været færdig i Fredrikshald omkring Tirsdag Middag og derefter afgaaet til Kjøgesund, hvorhen det antagelig kunde ankommet Kl. 3 samme Dags Eftermiddag. Da imidlertid Skibet skulde indklareres i Fredriksstad — at dette i Virkeligheden blev forsømt, kan jeg i denne Forbindelse se bort fra — kunde Lastningen i Kjøgesund neppe have været begyndt før Onsdag Morgen. Nogen væsentlig Forsinkelse af Indlastningen er saaledes herved ikke forvoldt, idet nemlig „Hørda", da det fik Last i Fredrikshald om Natten, afgik tidlig Onsdag Morgen derfra, og kom Kl. $8^1/_2$ Formiddag samme Dag til Kjøgesund, hvor Indlastningen strax paabegyndtes. Nogen Forsinkelse er derved vistnok forvoldt, forsaavidt Lastningen ellers kunde have været begyndt strax ved sædvanlig Arbeidstid om Morgenen nogle Timer tidligere. Men jeg mener, at der ikke af denne Grund bør særskilt beregnes $^1/_2$ Dags Overliggepenge for Befragteren, da der nemlig samme Dags Formiddag fra hans Side er skeet et Ophold med Levering af Lasten, som medfører, at der paa Onsdag alligevel falder $^1/_2$ Dags Overliggepenge, som da ikke bør beregnes dobbelt op. Jeg sigter herved til, hvad der af de foregaaende Voterende allerede er nævnt, at en Lægter med Sten var lastet for stærkt, og som Følge deraf kom paa Grund, hvilket medførte, at Indlastningen hele Onsdag Formiddag alene kunde foregaa gjennem *en* af Dampskibets Luger.

For denne Forsinkelse beregner jeg da, som sagt, $^1/_2$ Overliggedag. De følgende Dage blev Last leveret paa behørig Maade og uden Ophold, dog med Undtagelse af Lørdag den 30te Mai, da Leveringen efter Befragterens Ordre blev stoppet i ca. $2^1/_4$ Time om Formiddagen paa Grund af den opstaaede Dissens med

Skipperen om dennes Forpligtelse til at gaa til Christiania som tredie Lasteplads. Om dette Ophold fra Befragterens Side ikke havde fundet Sted, og den resterende Last uopholdelig var bleven leveret, vilde Skibet antagelig kunne have udklareret og været færdig til Afgang Lørdag Eftermiddag eller Aften, istedetfor at Lastningen nu først blev færdig Nat til Søndag. Udklarering kunde derfor først ske Mandag Morgen; herfor maa beregnes 1 Overliggedag, Søndag, hvorhos der maa tillægges $^1/_2$ Dag for Mandag Formiddag, idet nemlig Skibet først vilde kunne have afgaaet noget ud paa Formiddagen, efter at behørig Udklarering havde fundet Sted.

Jeg mener altsaa efter dette, at Skibet maa godtgjøres Overliggedagspenge for to Overliggedage.

Nogen yderligere Forpligtelse for Befragteren til at betale Overliggedagspenge kan jeg derimod ikke finde, at der foreligger. Den Omstændighed, at der mellem Befragteren og Skipperen opstod Tvist om Sidstnævntes Forpligtelse til at gaa til Christiania og om Betaling af Overliggedagspenge, berettigede ikke, mener jeg, Skipperen til at blive liggende i Fredriksstad og beregne Overliggedagspenge paa Befragterens Bekostning. Det maa nemlig bemærkes, at Skibet da var fuldlastet i Rummet, og at mere Last ikke skulde indtages i Fredriksstad. At Befragteren vægrer sig ved at efterkomme Skipperens Krav paa Overliggedagspenge, og at der mellem dem opstaar Tvist herom og om Garantien, mener jeg her ikke kan være afgjørende. Navnlig kan jeg ikke finde, at den paaberaabte Bestemmelse i Sjøfartslovens § 120 her kan anvendes. Hvad der her bestemmes, er nemlig, at Overliggedagspenge forfalder til Betaling for hver Dag. Betales de ikke efter Paakrav, heder det videre, og heller ikke Sikkerhed for deres Betaling stilles, er Skibsføreren berettiget til efter Ostændighederne enten at stoppe videre Indlastning, indtil Betaling sker, uden at Overliggedagenes Løb herved afbrydes, eller at anse Kontrakten som hævet af Befragteren, der har at betale fuld Fragt og paaløbne Overliggedagspenge.

Men det Tilfælde foreligger efter min Mening ikke her. Indlastningen i Fredriksstad var nemlig da allerede færdig, og den opstaaede Frist kan som sagt ikke berettige Skipperen til at blive liggende paa ubestemt Tid paa Befragterens Bekostning. Han fik forsaavidt følge Anvisningen i § 120 sidste Passus og, hvis Overliggedagspengene ikke betaltes, naar Skibet var færdigt

til at seile, gjøre Paategning om manglende Betaling paa Konnossementet. Skipperen fik, om han vilde følge sin Forstaaelse af Certepartiet, enten gaa direkte til London med den Last, han allerede havde indtaget, eller ogsaa fik han gaa til Christiania, som han ogsaa senere gjorde, med Forbehold af sin mulige Ret til Extrafragt. Men til paa Befragterens Bekostning at forlænge sit Ophold i Fredriksstad paa Grund af den opstaaede Tvist var han ikke berettiget.

Jeg kommer altsaa, som sagt, til det Resultat, at Skipperen har Krav paa Overliggedagspenge for 2 Dage. Men da jeg forsaavidt er i Minoritet, finder jeg ikke Grund til at formulere nogen særskilt Konklusion.

Hvad angaar de to smaa Beløb, som af Kontraappellanten er paastaaet godtgjort, er jeg enig med de foregaaende Voterende og tiltræder ogsaa de af Hr. Assessor H. Scheel gjorte Bemærkninger.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førsvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved det i Sagen i engelsk Original og Oversættelse fremlagte Certeparti af 11te Mai 1896 har Hovedcitantskabet ved Mæglerfirmaet Jens Meinich & Co. i Christiania befragtet Kontracitantskabets Dampskib „Hørda", 373 Reg. Tons drægtig, for £ 250 Lumpsum, at tage Last i 3 østnorske Havne med 2 Lastepladse (berths) i Fredrikshald eller Fredriksstad. Under 21de Mai telegraferede saa Hovedcitantskabet til Kontracitantskabet ved „Hørda"s Fører, Kaptein Skogland, om, at „Hørda", der var beliggende i Stavanger, skulde afgaa til Kjøgesundet pr. Fredriksstad for Ordre med Anmodning om at telegrafere Afgang, hvorpaa der 23de næstefter faaes Svar om, at „Hørda" afgaar samme Dags Aften til Kjøgesundet lasteklar. Mandag den 25de næstefter ankom saa „Hørda" til Kjøgesundet, hvor imidlertid ingen Ordre forefandtes fra Hovedcitantskabet. Kaptein Skogland begiver sig da samme Dag op til Hovedcitantskabet, hvorfra han faar med sig en Fortegnelse over Lastepladsene, hvori Isebakke pr. Fredrikshald nævnes øverst. Tirsdag den 26de næstefter om Morgenen indtoges i Kjøgesundet et Parti paa 19 Stene, endskjønt Kaptein Skogland af Hovedcitantskabet var gjort bekjendt med, at disse Stene skulde indtages fra Pramme ved Kiærs Brug i Østerelven, idet dog en af Afskiberne, 2det Hovedvidne, for Skogland udtalte, at om han kunde faa dem med med det samme, var det godt; men forelaa der fra Hovedcitantskabet ingen Ordre hertil, ligesom „Hørda" ikke var indklareret hersteds. Samme Dags Formiddag kom Hovedcitantskabets Stuere ombord med bestemt Ordre til Kaptein Skogland om Isebakke pr. Fredrikshald som første Lasteplads. Kl. ½12 samme Dag opankredes paa Fredrikshald, men skeede Indklareringen, efter hvilken „Hørda" først kunde ansees lasteklar ifølge Certe-

partiet, ikke før ved 3-Tiden om Eftermiddagen. Last fik „Hørda" først Onsdag den 27de næstefter ved $^1/_2$1 Tiden om Morgenen, hvorefter Indlastningen dersteds afsluttedes Kl. 6 om Morgenen. Kl. 8$^1/_2$ Formiddag samme Dag ankom „Hørda" til Kjøgesundet, hvor Indlastningen, foranlediget ved, at en Lægter blev lastet paa Grund, hele Formiddagen kun foregik gjennem 1 af Dampskibets Luger og først tilendebragtes Kl. 6 Efterm. Samme Dags (Onsdag) Aften ankom man til Kiærs Brug, hvor Lastningen paabegyndtes næste Dags Morgen og fortsattes med Indtagelse af Sten og Trælast i almindelig Arbeidstid, indtil Klokken mellem 10 og 11 Lørdag den 30te næstefter, da den efter Ordre af Hovedcitantskabet stoppedes i ca. 1$^1/_4$ Time. Grunden til denne Stopning laa i Kontracitantskabets Vægring mod at afgaa til Christiania for at komplettere Ladningen. Dette Sted var efter Hovedcitantskabets Mening den tredie østnorske Havn efter Certepartiet, medens Kontracitantskabet har forment, at Fredriksstad var tredie østnorske Havn. Denne Kontracitantskabets Vægring ved at afgaa til Christiania som tredie østnorske Havn efter Certepartiet, før Garanti som omhandlet i Skrivelse af 28de Mai f. A. erholdtes, cfr. hermed Hovedcitantskabets Skrivelse af 29de Mai f. A., en Vægring som under Beskikkelse den 28de Mai f. A. fastholdtes af Kontracitantskabet, er Foranledningen til Hovedcitantskabets Anlæg af nærværende Sag. Endnu under Inkaminationen den 1ste Juni f. A. nægtede Kontracitantskabet at afgive Erklæring om, hvorvidt han vilde afgaa til Christiania.

Efterat Forligsmægling forgjæves var anstillet, nedlagde Hovedcitantskabet saadan Paastand:

Principalt 1 a: At Indstævnte tilpligtes under en daglig løbende Mulkt at afgaa til Christiania for der at indtage 45 Standard Last efter Citanternes Ordre og dermed afseile til London. b: At Indstævnte tilpligtes at betale Citanterne Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstævntes Bekostning med Rente af Skjønsbeløbet for det Tab Citanterne ved denne Indstævntes Vægring ved at afgaa til Christiania efter Certepartiet allerede er paaført. Subsidiært 2 for det Tilfælde, at Indstævnte afgaar til Christiania og der indtager den bestemte Last, at Indstævnte tilpligtes at betale Citanterne Erstatning som paastaaet under No. 1 Litra b.

3. For det Tilfælde, at Skibet ei afgaar til Christiania og der indtager den bestemte Last: a. At Indstævnte tilpligtes at betale til Citanterne for ikke medtagne 45 Standards à 25 Shillings pr. Stdr. £ 56.5.0 i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med lovlige Renter. b. At Indstævnte tilpligtes at betale Citanterne Erstatning som paastaaet under No. 1 Litra b, samt for alle Tilfælde: at Indstævnte tilpligtes at betale Citanterne Sagens Omkostninger med et tilstrækkeligt Beløb, hvorhos forbeholdes Citanterne Adgang til under nærværende Sag at gjøre Regres gjældende for det Ansvar, Citanterne maatte komme i til Afskiberne og Ladningsmodtagerne for Skibets for sene Lastning og Ankomst til Destinationsstedet, London, som Følge af dets Kapteins Vægring ved at afgaa, ligesom der sluttelig nedlægges Paastand paa, at K. Andersen & Co. kjendes berettiget til for det tilkjendendes Beløb, for hvilket efter Sjøfartsloven haves Sjøpanteret, at sætte Dampskibet „Hørda" til offentlig Auktion for i Udbringendet at søge Fyldestgjørelse.

Af denne Citantskabets Paastand foreligger her til Afgjørelse kun, hvad der er omhandlet under No. 1 Litra b samt Omkostningsspørgsmaalet, idet nemlig „Hørda" under Sagen er afgaaet til Christiania og har fortsat Ind-

lastningen der, som af Hovedcitantskabet forlangt, ligesom der heller ikke under Sagen er fremkommet noget Ansvar fra Afskibere eller Ladningsmodtagere, hvorfor Regres mod Kontracitantskabet kunde gjøres. Imidlertid har Kontracitantskabet forment sig berettiget til Extrafragt for det i Christiania indlastede, hvorhos det har gjort Fordring paa Overliggedagspenge samt Godtgjørelse af et Par Udlæg for Hovedcitantskabet, i hvilken Anledning det har anlagt Kontrasøgsmaal og herunder med Forbehold af Forandring nedlagt saadan Paastand: a. At Kontracitanten frifindes for Hovedcitantens Tiltale og hos dette tilkjendes Forsvarsomkostninger. b. At Hovedcitanten tilpligtes at betale til Kontracitanten: 1. i Overliggedagspenge eller for Ophold £ 32.12.9; 2. i Extrafragt for den i Christiania indtagne Last £ 41.14.0, ialt £ 74.6.9 enten i denne Myntsort eller efter Kurs paa Betalingstiden, endvidere 3. som Extraudgifter og andre Udlæg Kr. 37.33. Alt med lovlige Renter fra Kontrastævningens Udtagelse samt 4. tilstrækkelige Kontrasøgsmaalsomkostninger.

Hvad der af Parternes Procedure og Bevisligheder er nødvendigt at berøre, antages at kunne anføres under selve Domsbegrundelsen. Kun skal her bemærkes, at Kontracitantskabet ved sine Anførsler under Sagen maa ansees for at have udvidet sin Fordring paa Liggedagspenge. Retten skal da i Anledning af de fremsatte Paastande bemærke følgende:

Hvad først Spørgsmaalet om, hvorvidt Kontracitantskabet har været berettiget til at vægre sig ved at afgaa til Christiania som tredie østnorske Havn angaar, maa Retten med Hensyn hertil slutte sig til den af Hovedcitantskabet hævdede Anskuelse. Den kan nemlig ikke med Kontracitantskabet finde, at dette derved, at Dampskib „Hørda“ efter Ankomst til Kjøgesundet den 25de Mai f. A. Dagen efter indtog 19 Stene uden Hovedcitantskabets Ordre, dernæst lastede paa Fredrikshald, saa atter i Kjøgesundet og endelig ved Kiærs Brug her, har opfyldt sin Forpligtelse efter Certepartiet til at indtage Last i 3 østnorske Havne med 2 Lastepladse paa Fredrikshald eller i Fredriksstad. Kjøgesundet kan nemlig ikke, som af Kontracitantskabet anført, regnes for en egen Havn, men er kun en Lasteplads under Fredriksstad Toldterritorium. Om da Certepartiet ikke berettigede Hovedcitantskabet til at opgive dette som Ordreplads, maa Kontracitantskabet ved ikke at have protesteret mod samme i sit Svartelegram til Hovedcitantskabet ansees, som om det havde gaaet med herpaa. At Kontracitantskabet paa egen Haand eller ialfald uden Hovedcitantskabets Ordre — hvad der med Hovedvidnernes Prov maa ansees bevist — mens det venter paa bestemt Ordre og før Indklarering indlaster et mindre Parti Sten i Kjøgesundet, før det afgaar til Fredrikshald kan ikke gjøre Kjøgesundet til første Lasteplads. Om imidlertid Retten er enig med Hovedcitantskabet i, at „Hørda“, da den lastede ved Kiærs Brug her, kun havde indtaget Last i 2 østnorske Havne med 2 Lastepladse hersteds, og at Kontracitantskabets Vægring ved at afgaa til Christiania var uberettiget og et Brud paa Certepartiklausulen derom, finder den dog ikke deri nogen Grund til uden videre at tilkjende Hovedcitantskabet nogen Erstatning for derved forvoldt Tab. (Sluttes).

Indhold: 95. Norges Høiesterets Votering og Dom af 22de Septbr. 1900 i Sagen: K. Andersen & Co., Fredriksstad mod Dampskibet „Hørda“s Rederi ved dets Kaptein Skogland. (Sluttes).

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 29	Aargang I	1900

K. Andersen & Co., Fredriksstad

mod

Dampskibet „Hørda"s Rederi ved Kaptein Skogland.

(Sluttet).

Det er vistnok saa, at den af Hovedcitantskabet citerede Høiesteretsdom (Retstidende 1894 Pag. 394) ikke hvor Talen er om Brud paa en Kontrakt for Tilkjendelse af Skadeserstatning har fordret noget Sandsynlighedsbevis for, at Skade virkelig er lidt; men formener man her, hvor Bevis for Skade i Tilfælde saa let vilde kunne være tilveiebragt under Sagen, ja, hvor det ved de fremlagte Erklæringer fra forskjellige af Afskiberne om, at de ikke vil søge Hovedcitantskabet, snarere maa siges at være sandsynliggjort, at Skade ikke er paaført, ingen Grund at have til at tilkjende Hovedcitantskabet nogen Erstatning herfor.

Hvad dernæst Kontracitantens Paastand angaar, vil det af ovenstaaende være klart, at Retten formener, at dette intet Krav har paa Extrafragt for, hvad „Hørda" har indtaget i Christiania, den tredie østnorske Havn efter Certepartiet. Anderledes med Hensyn til Spørgsmaalet om Overliggedagspenge.

Med Hensyn hertil er det af Hovedcitantskabet gjort gjældende, at der ei kan være Spørgsmaal om Beregning efter Sjøfartsloven, da Certepartiet ved Bestemmelsen: „Lastningen og Losningen skal finde Sted i almindelige Dampskibsarbeidstimer — Veiret tilladende — saa hurtigt, som Dampskibet kan modtage, omsorgsfuldt stuve og levere" selv har afgjort, hvad der skal kunne betragtes som Overliggedag, og har det fremlagt en Erklæring fra endel Skibsmæglere, der skulde bestyrke dets Opfatnings Rigtighed.

Retten finder imidlertid med Kontracitantskabet, at der i den nævnte Bestemmelse kun indeholdes en Skjærpelse i Hovedcitantskabets Ansvar for Overliggedage, saaledes at Skibet kommer paa Overliggedage ikke alene naar de i Sjøfartsloven bestemte Liggedage (for „Hørda" 4) er gaaet; men selv

ved den mindste Stopning i at levere Last i almindelige Dampskibsarbeidstimer. Hvad der skal forstaaes ved dette Udtryk, derom indeholder Certepartiet ingen forklarende Bestemmelse, ligesaalidt som det kan sees af „Hørda"s Lastemaade, hvorfor Retten, da Dampskibet ikke ved forceret Lastning, Nat og Dag, hvad det efter Certepartiet var berettiget til at fordre. expederedes paa kortere Tid end de i Loven bestemte 4 Liggedage, finder at maatte lægge Sjøfartslovens Bestemmelse til Grund ved Opgjøret af Overliggedage. Med dette Synspunkt for Øie bemærkes, at Retten anser Liggedagene for at have taget sin Begyndelse, efterat „Hørda" efter Hovedcitantskabets egen Ordre var afgaaet til Fredrikshald Tirsdag den 26de Mai f. A. og der var færdig med Indklareringen Kl. 3 Eftermiddag. Opholdet i Kjøgesundet kan nemlig ikke komme i Betragtning, ligesom Fartøiet efter Certepartiets Bestemmelse derom ikke kan ansees fuldt lastefærdigt før efter Indklareringen. Liggedagene strække sig efter dette til Lørdag den 30te næstefter Kl. 3 Eftermiddag, men har efter Certepartiet Hovedcitantskabet allerede da paadraget 1 Overliggedag, nemlig ½ Dag derved, at det ikke leverede Last fra Kl. 3 Eftermiddag til om Aftenen Tirsdag den 26de Mai f. A. paa Fredrikshald, og ½ Dag Onsdag næstefter, da Lastningen kun kunde foregaa gjennem en Luge, fordi Hovedcitantskabet havde lastet en Pram med Sten paa Grund, hvorved man ikke fik tilstrækkelig Last ved Siden. Derimod tør der intet Tillæg i Overliggedagene beregnes for den Stopning i Indlastningen i ca. 1¼ Time Lørdag Formiddag ved Kiærs Brug, der skeede efter Hovedcitantskabets Ordre paa Grund af, at Kontracitantskabet vægrede sig ved at afgaa til Christiania, hvilket Tidsrum iøvrigt fuldt af Kontracitantskabet er opveiet ved Indlastning om Natten, hvad der ikke af Hovedcitantskabet kunde fordres efter Certepartiet. Dernæst kommer i Overliggedage hersteds ½ Dag for Lørdag Eftermiddag, hele Søndag og efterfølgende Dage, indtil „Hørda" Onsdag den 3die Juni f. A. om Aftenen afgik fra Christiania. Hvad disse sidste Overliggedage angaar, kunde nemlig „Hørda" ikke været udklareret hersteds før tidligst Mandag Morgen, da det endnu Søndag Morgen indtog et Parti kondenseret Melk. Det videre Ophold her i Fredriksstad skyldtes den Omstændighed, at Kontracitantskabet alene vægrede sig ved at lade sit Skib udklarere, forinden det havde erholdt de det tilkommende Overliggedagspenge eller Garanti for samme, hvilke Penge udtrykkelig bestemmes i Certepartiet at skulle erlægges, hvor de er forfaldne. Det herved forvoldte Ophold maa regnes Hovedcitantskabet tillast. Vistnok sees denne at have gjort Tilbud om at stille Garanti for Overliggedagspenge; men har han ikke været at formaa til virkelig at gjøre dette, under det Paaskud, at Kontracitantskabet skulde opgive ham Garantibeløbets Størrelse, hvad der paa Grund af den herskende Uenighed om Overliggedagenes Beregning var umuligt for denne nærmere at gjøre. Nat til Onsdag den 3die Juni f. A. afgik „Hørda" til Christiania og lastede, indtil det om Aftenen udklarerede og afgik derfra til London. Efter dette fremkommer 5½ Overliggedag, hvorfor Hovedcitantskabet efter 7 pence pr. Dag pr. Registerton har at tilsvare Kontracitantskabet £ 59.16.8,5, da „Hørda"s Drægtighed som nævnt er 373 Reg. Tons. Dernæst findes Kontracitantskabet at have legitimeret sin Fordring paa Hovedcitantskabet, for hvad der efter den fremlagte Regning er udlagt til Stuer Jørgen Hansen, for Ophold med Venten paa Last, Kr. 23.70, ligesom Hovedcitantskabet selv, efter det Resultat, som

Retten iøvrigt kommer til med Hensyn til Sagsomkostningerne, har at erstatte Kontracitantskabet, hvad dette har udlagt for Oversættelse af det af Hovedcitantskabet fremlagte Certeparti med Kr. 6.80, tilsammen for disse to Poster Kr. 30.50; derimod kan det ikke ansees bevist, at Kontracitantskabet ugrundet har gjort Udlæg for Telegram og Porto, Kr. 7.33; forsaavidt vil derfor Hovedcitantskabet blive at frifinde for Kontracitantskabets Tiltale.

Efter det Resultat Retten iøvrigt er kommen til i Hoved- og Kontrasøgsmaal, vil Sagsomkostningerne for samme at burde bæres af hver især af Parterne.

96.

Norges Høiesterets Votering og Dom af 12te Juli 1900

i Sagen: Trælasthandler B. A. Grøgaard
(Overretssagfører H. Hauge)

mod

Skonnert „Mjølner"s Rederi ved den bestyrende Reder, Christopher Jensen, og Skibets Fører Johannes Ingvoldsen
(Advokat H. Blichfeldt).

Et Seilskib befragtes for en Reise med Kortprops fra Kragerø for dermed at afreise i Februar Maaned 1897 direkte til West Hartlepool. Indladningen tilendebringes 26de Januar, Konnossementer undertegnes 8de Februar, og den 15de s. M. er Skibet seilklart. Den 27de Februar afgaar det under Slæb, men kan ikke komme tilsjøs paa Grund af kontrære Vinde. Den 6te Marts afseiler det og naar frem til Bestemmelsesstedet den 9de s. M. Kjøberne nægter imidlertid at modtage Lasten, fordi den efter Kjøbekontrakten skulde afskibes i Februar Maaned, og Befragteren (Sælgeren) sælger den derefter med Tab, for hvilket han sagsøger Rederen til Erstatning. Rederen frifindes imidlertid, idet Retten finder, at Skipperen dels paa Grund af Ishindringer og dels paa Grund af kontrære Vinde havde gyldig Grund til ikke at afseile før, og at han desuden efter Certepartiet selv havde Ret til at vælge Afgangsdag i Februar Maaned.

Assessor *Thoresen:* Angaaende nærværende Sags faktiske Omstændigheder henviser jeg til Kragerø Sjørets Dom af 8de Juli 1898.

Ved denne Dom blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Skonnert „Mjølner"s Rederi ved dets korresponderende Reder, Christoffer Jensen, Jomfruland, og Skipper Johannes Ingvoldsen, bør for Citanten, Trælasthandler B. A. Grøgaards Tiltale i denne Sag fri at være og tilkjendes hos ham 250 — to Hundrede og femti — Kroner i Sagsomkostninger."

Sjørettens Dom er af B. A. Grøgaard ved Stævning af 7de Januar 1899 indanket til Høiesteret, hvor han har nedlagt saadan Paastand:

„1. At de Indstævnte, Skonnert „Mjølner“s Rederi og sammes Fører Johannes Ingvoldsen, tilpligtes at betale, en for begge og begge for en, til Appellanten, B. A. Grøgaard, Kr. 1409.82 med 4 % Rente deraf fra 21de April 1897.

Subsidiært, at de Indstævnte, „Mjølner“s Rederi, og sammes Fører, Johannes Ingvoldsen, tilpligtes at betale, en for begge og begge for en, til Appellanten, B. A. Grøgaard, Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa de Indstævntes Bekostning, for det Tab, som er Appellanten paaført derved, at Ingvoldsen ikke har opfyldt sin i Befragtningskontrakt af 13de November 1896 mellem ham og Grøgaard overtagne Forpligtelse til at lade „Mjølner“ afreise fra Kragerø i Februar 1897, med 4 % Rente af Skjønsbeløbet fra 21de April 1897.

2. At de Indstævnte tilpligtes at betale Sagens Omkostninger ved begge Retter.“

Indstævnte har nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom kjendes ved Magt at stande, og at de Indstævnte hos Appellanten tilkjendes Sagsomkostninger ved Høiesteret.“

Hvad der i nærværende Sag er Spørgsmaal om, er, hvorvidt der fra „Mjølner“s Side er skeet nogen Misligholdelse af Certepartiet af 13de November 1896, hvilket igjen beror paa Fortolkningen af dette. Appellanten gjør i saa Henseende gjældende, at Kaptein Ingvoldsen ifølge Certepartiet var pligtig til, efter at Konnossementet var udstedt den 8de Februar 1897, at gaa tilsjøs, saasnart dertil var Anledning, kfr. Sjøfartslovens § 125. andet Afsnit, og saadan Anledning var der efter Appellantens Paastand længe før 27de Februar, da „Mjølner“ afgik fra Kragerø. Ved uden Nødvendighed at vente saa længe som skeet har han overtaget Ansvaret for force majeure, forsaavidt saadan efter 27de Februar har hindret Skibets Afreise til Hartlepool.

Jeg kan ikke være enig i en saadan Fortolkning af Certepartiet. Det heder i dette, at Skipperen i Februar Maaned 1897 afreiser direkte til Tyne, always afloat: Sunderland eller Hartlepool som beordret ved Konnossementernes Tegning. Det er oplyst, at de i den trykte Certepartiblanket benyttede Ord „uden Ophold“ er rettet til „i Februar Maaned 1897“. Jeg maa efter dette med Sjøretten være enig i den Fortolkning af Certepartiet

som den naturlige og med Ordlyden stemmende, at Skipperen har Adgang til selv at vælge sin Afgangsdag i Februar Maaned, naar han efter bedste Skjøn finder det hensigtsmæssig, og at han under de forhaandenværende Omstændigheder, saaledes som disse er oplyst, ikke var pligtig til at afreise tidligere end 27de Februar 1897, da han forlod Kragerø Havn for at gaa tilsjøs. Jeg kan ikke finde, at der med Føie kan gjøres nogen Indvending mod denne Fortolkning, hentet fra Udtryksmaaden i det under 8de Februar 1897 af Ingvoldsen udfærdigede Konnossement, hvori det bl. a. heder, at Skipperen lover at levere Lasten til Ladningseierne „saasnart Gud sender mig lykkelig frem til West Hartlepool". Heraf kan det ingenlunde sluttes, at Bestemmelsen i Certepartiet om Skibets Afreise er anderledes at forstaa end ovenfor antaget, saamegetmindre som Konnossementet udtrykkelig henviser til Certepartiet. Jeg vil derhos ogsaa med Hensyn til Certepartiets Fortolkning henvise til Udtryksmaaden i den af Appellanten udtagne Sjøretsstævning, hvori det bl. a. heder: Paa Grund af denne Forsømmelighed fra Rederi og Skippers Side ved ikke *inden* Februar Maaned*) at lade „Mjølner" afseile til nævnte Bestemmelsessted, foranledigede, at Ladningsmodtagerne efter Konnossementet nægtede at modtage Ladningen o. s. v. Det forekommer mig, at disse Udtryk ganske umiskjendelig peger hen paa, at ogsaa Appellanten oprindelig har været inde paa den af mig hævdede Fortolkning af Certepartiet.

Jeg antager saaledes som sagt, at der intet er at sige paa, at Kaptein Ingvoldsen først den 27de Februar forsøgte at komme tilsjøs, saamegetmindre som der hertil, efter hvad der er oplyst om Ishindringerne i den første Halvdel af Februar og Vindforholdene senere, synes at have været fuldt gyldig Grund.

Efter hvad der er paa det Rene, lykkedes det imidlertid ikke den 27de Februar „Mjølner" at komme i rum Sjø, idet Skibet paa Grund af haardt Veir maatte slæbes ind til en af Kragerøs Udhavne Skjørsvig, hvor det gik tilankers og blev liggende lige til den 6te Marts, da Skibet afseilede til Hartlepool, hvor det ankom den 9de s. M.

Der har navnlig for Høiesteret af Appellanten været reist stærk Anke mod Kaptein Ingvoldsen, fordi han den 28de Februar 1897, den sidste Dag da Afreisen til Hartlepool efter Certepartiet skulde foregaa — en Afreise, der selvfølgelig om end forsøgt ikke kunde siges at have fundet Sted, saalænge

*) skal vistnok være: „inden *Udgangen af* Februar Maaned.

Skibet laa i Skjørsvig, tre Mil fra Kragerø, forøvrigt udenfor Byens Havnedistrikt — undlod at gaa tilsjøs, hvortil der efter Appellantens Paastand var fuld Anledning. Den nævnte Dag var Kapteinen afreist til Kragerø, ligesom ogsaa Mandskabet havde Landlov, saa at Skibet laa i Skjørsvig uden Besætning. Med Hensyn til Veirforholdene den 28de Februar heder det i „Mjølner"s Dagbog, der er undertegnet af Kapteinen, Styrmanden og Bedstemanden: „Vinden sydvestlig. Kuling med blandet Luft. Ingen Anledning til at gaa tilsjøs." Styrmanden og Bedstemanden er under Sagen afhørt som 8de og 9de Kontravidne, som forklarer, at der den 28de Februar ikke var gjort noget Forsøg paa at gaa tilsjøs, idet der den Dag blæste Kuling (8de Kontravidne siger frisk Kuling fra Sydvest). Samme Dag gik et andet Skib fra Kragerø, „Jean Maurice", tilsjøs, men maatte gjøre Vendereise og kom ind til Lyngør og er, efter hvad der er oplyst, kommen senere til England end „Mjølner". I Erklæring af 8de September 1899 fra Føreren af Dampskibet „Thor" heder det, at han „slæbede „Jean Maurice" tilsjøs den 28de Februar 1897 med en Kuling af vestlig Vind og et svært oprørt Hav, saa det var aldeles ingen Anledning til at seile med."

Jeg vil derhos ogsaa henpege paa en Erklæring af 17de Marts 1897 fra Skibsfører Evensen, Fører af Brig „Skarbø", hvori det heder: „Undertegnede kan bevidne, at han med sit førendes Skib „Skarbø" var færdig at afseile fra Kragerø den 12te Februar 1897, men paa Grund af sydlige og vestlige Storme ingen Anledning var at komme tilsjøs førend den 6te Marts, som jeg afseilede og ankom hertil (Newcastle) den 11té samme Maaned. Og ligeledes kan bevidnes, at Fartøier, som afgik fra Kragerø sidste Dage af Februar, indkom kort Tid efter af Vendereise". Videre heder det i en Erklæring af 15de August 1899, undertegnet af tre Lodser og tre Skibsførere: „Undertegnede, der er vel kjendt med Seilleden ud Kragerøfjorden og tilsjøs, bevidner herved paa Foranledning, at det maa ansees for omtrent umuligt for en Raaseiler ved Seilads at komme ud Kragerøfjorden og tilsjøs uden med god Vind. Selv om Vinden er, saa man kan strække den, vil neppe nogen Fører af et lidt større Fartøi staa den Resiko at gaa uden Dampskib, da Strømforholdene er meget variable og uberegnelige".

Det er oplyst, at der den 28de Februar ikke var Anledning for „Mjølner" til at erholde Bugserbaad. Efter dette skjønnes Kapteinens Undladelse af at gaa tilsjøs den 28de Februar ikke

med Føie at kunne dadles. Det er derhos oplyst, at Kapteinen ogsaa efter den 28de Februar, og indtil Afreisen til England fandt Sted den 6te Marts, to Gange forgjæves har søgt at komme tilsjøs. Det heder herom i Journalen under 4 Marts: „Vinden østlig, Kuling med Snetykke og et oprørt Hav fra Syd, Kl. 7 om Morgenen gik ud med Bugserbaad til Staagabet for at se, om det var Mulighed for at komme tilsjøs. Og efter min og Dampskibskapteinens Skjøn ansaa vi Resikoen for stor paa Grund af baade Sjøen og Snetykke. Vi løste imidlertid Fortøiningerne og hivede under Ankeret for at ligge klar ved første Leilighed, om Veiret bedagedes. Det kan bemærkes, at en stor Lastedampbaad var ude Kl. 10 og proberede at komme ud, men maatte vende ind igjen.“ Den 5te Marts heder det i Journalen: „Vinden øst-sydøstlig, frisk Kuling med Snetykke. Kl. 7 om Morgenen kom Stimbaaden for at skulle trække Fartøiet tilsjøs; men paa Grund af den svære Snetykke kunde vi ikke komme ud.“

I Henhold til, hvad jeg saaledes har anført samt under Henvisning til Sjørettens Domspræmisser, som jeg i alt væsentligt kan tiltræde, finder jeg ikke, at der er noget at lægge Kaptein Ingvoldsen tillast med Hensyn til „Mjølner“s Afseiling til Hartlepool, og at der saaledes ikke kan være Tale om noget Ansvar enten for ham eller for „Mjølner“s Rederi. Sjørettens Dom findes saaledes at burde stadfæstes, idet jeg antager, at Indstævnte bør tillægges hos Appellanten Procesomkostninger for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, B. A. Grøgaard, til de Indstævnte, Skonnert „Mjølner“s Rederi og sammes Fører, Johannes Ingvoldsen, 300 — tre Hundrede — Kroner.

Assessor *Andersen:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Roll:* For at forebygge enhver Misforstaaelse finder jeg udtrykkelig at burde udtale, at jeg anser det utvivlsomt, at „Mjølner“ afgik fra Kragerø den 27de Februar. Det lettede Anker, fik Lods ombord og lod sig ved Bugserbaad slæbe udover; alt tyder paa, og det er desuden bestyrket af Vidnesbyrd, at det var Kapteinens alvorlige Mening nu at afgaa til Bestemmelsesstedet. Selvfølgelig pligtede han desuagtet, efterat han havde

været nødsaget til at søge ind i Skjørsvig, ikke at blive der længere end fornødent. Med Hensyn til, hvorledes Certepartiet efter sin Ordlyd er at forstaa, finder jeg det ufornødent herom bestemt at udtale mig. Det er for mig tilstrækkeligt, at det efter Grøgaards Forhold saavel under de forudgaaende Forhandlinger som under Sagen, se navnlig den af Førstvoterende citerede Passus i Stævningen, maa ansees erkjendt, at Certepartiet er at forstaa paa den Maade, at Skipperen havde Valget med Hensyn til Afgangstid, naar han kun afgik inden Udgangen af Februar.

Extraordin. Assessor, Sorenskriver *Blom:* Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Roll.

De extraordin. Assessorer, Byretsassessor *Prydz* og Generalauditør *Broch* og Assessor *C. Hansteen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstævning af 17de April 1897 har Citanten i nærværende Sag, Trælasthandler B. A. Grøgaard, ladet Skonnert „Mjølner"s Rederi, ved den bestyrende Reder Christoffer Jensen Jomfruland, og Skibets Eier Johannes Ingvoldsen, saggive ved Kragerø Sjøret, hvor han, efter forgjæves Forligsmægling af Retten, har paastaaet de Indstævnte tilpligtede in solidum at betale ham Kr. 1409.82 med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har taget til Gjenmæle i Realiteten og paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Sagens faktiske Omstændigheder er i Korthed følgende:

Ved Certeparti af 13de November 1896 bortfragtede Skipper Ingvoldsen sit førende Skib „Mjølner" til Citanten for at indtage en Ladning kort Props ved Befragterens Lasteplads, Mandodden ved Kragerø, og dermed *at afreise i Februar Maaned* 1897 direkte til West Hartlepool. I Henhold til denne Kontrakt lod Ingvoldsen „Mjølner" henbringe til nævnte Plads til Indladning, der blev tilendebragt 26de Januar 1897, hvorefter Føreren lod Skibet slæbe til Barthebryggen i Kragerø, for at afvente Afseilingsanledning efter Certepartiets Bestemmelse herom.

Her frøs imidlertid Skibet inde, og først i Midten af Februar ophørte Ishindringerne. Den 8de samme Maaned blev Connossementet undertegnet, den 10de næstefter blev Mandskabet mønstret, hvorefter det bragte sit Tøi ombord, saa „Mjølner" var seilklar den 15de samme Maaned.

Imidlertid blev der i Maanedens anden Halvdel ingen Afseilingsanledning efter de Instævntes Fremstilling. Der var stadig sydvestlige til vestlige Vinde, tildels stormende, saa der ingen Chance var for at kunne paabegynde nogen Reise til England, selv om man kunde komme tilsjøs. Efter indtrængende Anmodning af Citanten, bestemte Skipper Ingvoldsen sig til, at forsøge at komme tilsjøs den 27de Februar. Skibet lettede om Morgenen, da Veiret

saa noksaa moderat ud, Anker og gik med Mandskab, Proviant og Lods ombord samt Dampskib for Bougen, udover Fjorden. Imidlertid øgede Vinden, der var vestlig, efterhaanden til Storm, saaledes, at Dampskibets Fører ikke vovede at trække Skiket tilsjøs, hvorfor dette derfor efter Samraad med Lodsen blev slæbt ind til en af Kragerø Udhavne, Skjørsvig, hvor det gik til Ankers. De følgende Dage var der fremdeles haardt Veir og Modvind, først den 6te Marts blev der Afseilingsanledning, og gik nu „Mjølner" tilsjøs og ankom til West Hartlepool den 9de næstefter.

Dagen før Certepartiets Udstedelse havde imidlertid Citanten ved Firmaet Metcalfe, Simpson & Co., West Hartlepool, afsluttet Kontrakt med Firmaet I. W. Baird & Co., sammesteds, angaaende Ladningens Salg.

I Kontrakten stipuleredes bl. a.: The goods to be *shipped in February* 1897 and vessel to sail and proceed to sea not later than the 28th of February.

Da „Mjølner" havde forladt Barthebryggen hersteds, telegraferede Citanten Skibets Afgang til Lastemodtageren. Denne havde imidlertid, gjennem en eller anden Forbindelse i Kragerø, paa Forespørgsel faaet sig meddelt, at Skibet ikke var afseilet, men henlaa i Skjørsvig i første Dage af Marts. Da derfor Skibet den 9de s. M. kom til sit Bestemmelsessted, nægtede I. W. Baird & Co. at modtage Skibspapirerne og refuserede Ladningen, som ukontraktmæssig afskibet fra Kragerø. Da Citanten efter Conference med engelsk Sagfører, maatte finde sig heri, blev Ladningen derfor underhaanden solgt sammesteds, hvorved, da Lastepriserne siden Salgskontraktens Afslutning var gaaede ned, opstod et Tab, stort Kr. 1,373.65, efter Citantens Beregning, hvortil kommer Kr. 36.17 for Telegram- og Protestudgifter, tilsammen Paastandsbeløbet Kr. 1,409.82.

Dette Beløb har de Indstævnte bestemt vægret sig ved at betale Citanten, idet de gjør gjældende, at der ikke kan lægges Redere, og specielt Fører, noget tillast som Uagtsomhed eller Forsømmelighed i sine Forpligtelser, der skulde begrunde nogetsomhelst Erstatningsansvar ligeoverfor Citanten. De Indstævnte gjør gjældende, at Skibet efter Certepartiet ikke var forpligtet til at afreise (afseile) før ved Maanedens Udgang, samt at der baade i første og anden Halvdel af Februar Maaned ikke var nogen Afseilingsanledning, idet Isbindringerne først ophørte midt i Maaneden, og at der siden var, som ovenfor refereret, Uveir og Storm af kontrarie Retning, saaledes at der ingen Chance var for Seilads, hvilket, formener de, fremgaar af de talrige af disse førte Vidners Prov, samt af den Omstændighed, at de to Skibe, som afgik herfra den 26de og 28de Februar samme Aar, maatte i forkommen Stand søge Nødhavn i Nærheden, paa Grund af Uveir og kontrarie Storme. De Indstævnte formener, at Skibet, inden den stipulerede Tid er afreist fra Kragerø, saasnart det i fuld sjødygtig Stand, med Lods ombord, har lettet Anker og med Slæbebaad for Bougen er afreist fra Kragerø, samt paaberaaber, at de indtrufne Naturhindringer (vis Major) ubetinget frir dem fra alt Ansvar. Skibet har saaledes opfyldt sin Forpligtelse efter Certepartiet, og Citanten maa derfor bære det paastaaede Tab selv. De Indstævnte gjør saaledes gjældende, at om I. W. Baird & Co. efter Salgskontraktens Udtryk var berettigede til at refusere Ladningen, saa er dette en Omstændighed, som ikke vedkommer de Indstævnte, der har opfyldt Befragtningskontrakten.

Forholdet mellem Citanten og I. W. Baird & Co. og do. mellem Citanten og de Indstævnte er grundet paa to forskjellige Kontrakter, der er uafhængige af hinanden, og den første i sine Krav til Afgangstiden betydelig strengere end Certepartiet (Afreise — sail and proceed to sea). Har Citanten ligeoverfor I. W. Baird & Co. ikke opfyldt denne strengere Kontrakt, faar det blive hans og ikke Skibets Sag.

Overfor disse de Indstævntes Indsigelse har Citanten gjort gjældende, at Skibets Fører har gjort sig skyldig i Pligtforsømmelse og Skjødesløshed, der begrunder Erstatningspligt. Han paaberaaber, at efter Sjøfartsloven har et Skib at afgaa snarest muligt efter Indladningen uanseet Certepartiets Udtryk samt at Føreren, selv om Certepartiet lyder paa Afreise i Februar, ikke uden eget Ansvar kan vente med Afreise til Maanedens sidste Dage og lade enhver tidligere Anledning i Maanedens Løb gaa forbi. Han paastaar, at der saavel i Maanedens første som sidste Halvdel var Afseilingsanledning baade fra Kragerø og omliggende Kystbyer, idet der saavel herfra som fra disse Byer i Maanedens Løb afgik mange Fartøier for England. Han anker ogsaa over, som en Uforsigtighed af Føreren, at han efter Indlastningens Tilendebringelse den 26de Januar, istedetfor at lægge Skibet ind til Barthebryggen, hvor der var Fare for at fryse inde, ikke lod det bringe til en af Kragerø Udhavne for at afvente gunstig Anledniug. Føreren kan efter hans Opfatning derfor ikke paaberaabe sig Ishindring, idet det desuden er in confesso, at Citanten, mens Skibet laa med Is for Bougen, tilbød sig at slaa denne op, for at Skibet kunde komme ud, hvorom han gjentagende og senest 26de Februar anmodede Føreren. Han paaberaaber ogsaa, at Citanten ingensomhelst Skyld har i, at Skibet ikke kom tilsjøs i Februar Maaned.

Sjøretten finder i Henhold til de irettelagte Dokumenter og Sagens Procedure, at Indstævnte, Skonnert „Mjølner"s Rederi, ved dens bestyrende Reder, Christoffer Jensen, Jomfruland, og sammes Fører, Johannes Ingvoldsen, intet er at lægge tillast i denne Sag, idet de har fuldt opfyldt sine Forpligtelser efter Certepartiet af 13de November 1896, og skal i den Anledning bemærke:

Skonnert „Mjølner" var forpligtet efter nævnte Certeparti og Konnossement af 8de Februar 1897 til at afreise i Februar Maaned 1897 fra Kragerø direkte til Lossepladsen, West Hartlepool.

Da Konnossementet først udstedtes den 8de Februar 1897, og ingen Forsømmelighed med dets Undertegning er overført Skipper Ingvoldsen, cfr. Sjøfartsloven § 125, I—II, kan der ikke være Tale om noget Ansvar for de Indstævnte, fordi Fartøiet ikke er afgaaet før denne Dag.

Men da Certepartiet af 13de November 1896 kun forbinder Indstævnte til, at Skonnert „Mjølner" skulde afreise i Februar Maaned 1897, har de Indstævnte, og da specielt Skipper Ingvoldsen, fuld Adgang til selv at vælge sin Afgangsdag i denne Maaned, og Sjøretten skal bemærke, at Hensynet til de udover Vaaren faldende Assurancepræmier, er et Moment, som de Indstævnte er berettiget til at tage i Betragtning i saa Henseende.

Det er in confesso, at Skonnert „Mjølner" afgik fra Kragerø den 27de Februar 1897, bestemt for West Hartlepool, fuldt udstyret for denne Reise, med Mandskab, Proviant og Lods ombord samt Slæbebaad for Bougen; men at Skipper Ingvoldsen, efterat Kragerø Havnegrænse var overskredet, i Samraad med Lodsen, maatte søge Nødhavn i Skjørsvig, en Udhavn indenfor

Skjærgaarden, ca. 4 Kilometer fra Udgangsstedet, da Bugserbaadens Fører fandt det uforsvarlig at fortsætte Bugseringen tilsjøs.

Sjørettens sjøkyndige Medlemmer finder, at Skipper Ingvoldsen i dette Tilfælde har optraadt med god Sjømandskonduite, og at der heller ikke i saa Henseende er noget at bebreide ham, fordi han blev henliggende i Skjørsvig under det kontrarie og stormende Veir indtil efterfølgende 6te Marts, da Skonnert „Mjølner" afgik derfra og efter en heldig Overreise ankom den 9de samme Maaned til Lossepladsen, West Hartlepool.

Naar Ladningens Realisation, der bragte Citanten et saa stort Tab som anført, saa skal Sjøretten hertil bemærke, at Grunden hertil formodentlig maa søges i, at Citanten neppe har opfyldt Salgskontraktens Bestemmelser om, „The Goods to be shipped in February 1897" ɔ: Varerne at bringes ombord i Februar 1897, mens „Mjølner" faktisk var lastet den 26de Januar 1897. To ship = to put onboard a ship.

Derhos bemærkes Salgskontraktens videre Ordlyd i samme Clausul: „and vessel to sail and proceed to sea not later than the 28th of February" ɔ: „og Fartøiet at afseile og gaa tilsjøs ikke senere end den 28de Februar", efter Rettens Formening ikke dækkes med nævnte Certepartis Udtryk, „hvormed jeg i Februar 1897 afreiser direkte til". Skulde noget Ansvar kunne overføres Skipper Ingvoldsen for Anløbet af Nødhavnen Skjørsvig, maatte, under Henvisning til Sjøfartslovens § 31, Certepartiets Afseilingsklausul været ganske anderledes skarpt affattet.

Sjøretten ser derfor, som nævnt, i de her paapegede Uoverensstemmelser mellem Salgskontrakt og Certeparti, en stærkt medvirkende Aarsag til, at Citanten maatte finde sig i Lastens ufordelagtige Realisation paa Lossepladsen. Sjøretten finder derhos, at Citanten havde et saa lidet berettiget Grundlag for sit Søgsmaal, at han ikke kan undgaa at tilsvare de Indstævnte Sagens Omkostninger, der, i Betragtning heraf og under Hensyn til Procedurens unødvendige Vidtløftighed, passende findes at kunne ansættes til Kr. 250.

97.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 31te August 1900.

Svanøe og Arnesen
(Advokat K. Knudsen).

mod

Wollert Konow
(Overretssagfører O. Friele).

En Ladning iset Sild i Kasser viser sig ved Fremkomsten til Bestemmelsesstedet, Hull, at være dels ganske bedærvet og dels betydelig forringet i Værdi, hvorfor Ladningseierne (Befragterne) sagsøger Rederiet til Erstatning. Retten finder, at Skaden ikke kunde antages at skyldes Sildens egen eller Isens Beskaffenhed, ei heller mangelfuld Ising. Derimod befandtes der at være adskillig Vand i Rummet, som maatte antages at skyldes en Lækage, der forelaa allerede ved Reisens Tiltrædelse, og denne Omstændighed i Forbindelse med at Slusen til Forrummet, hvor der var mest Vand, var

tilstoppet, antagelig af Smuds, og at Peilerøret til dette Rum var ubrugeligt. ansaa Retten tilstrækkelig til at lægge Ansvaret for Varens Beskadigelse og Ødelæggelse paa Rederiet.

Under nærværende den 5te Mai 1899 iretteførte Søgsmaal gjør Citanterne, Fr. Svanøe og Chr. Arnesen, Skadeserstatningsansvar gjældende mod Indstævnte Dampskibet „Thor"s Reder, Wollert Konow, i Henhold til Sjøretsstævning af 4de Mai 1899, hvoraf til Oplysning om Søgsmaalets Gjenstand hidsættes følgende: „Ved Certeparti af 8de Marts d. A. befragtede Hr. Fr. Svanøe og Chr. Arnesen af Firmaet Wollert Konow Dampskibet „Thor" for at føre en Ladning iset Sild i Kasser herfra til Hull. Skibet afgik fra Haugesund den 17de om Morgenen og ankom til Hull den 19de Marts derefter ved Middagstider. Ved Ladningens Losning viste det sig imidlertid, at denne tildels var totalt bedærvet og dels forringet i Værdi, derved at Isen i Kasserne ganske var smeltet bort. Denne Skade har sin Aarsag dels i Forsømmelighed fra Skibets Folk, idet der ved Udlosningen stod 2 Fod Slagvand i Forrummet, dels deri at Skibets Overbygning var utæt, saaledes at Sjøvand gjennem denne trængte ind paa Mellemdækket, i Gange, Kahyt og Lugarer og derfra igjen ned i Lasterummene. Det saaledes indtrængende Sjøvand har bevirket, at Isen i Kasserne smeltede. Det saaledes forvoldte Tab udgjør 162 Kasser kondemnerede a 9/6 . . . . . £ 76.19.00
1530 Kasser forringede i Værdi a 3/ . . . . . . „ 229.10.00

£ 306. 9.00

hvilket Beløb Rederne maa erstatte Befragterne."

Indstævnte paastaar sig frifunden, idet han benægter Rigtigheden af, hvad der i Stævningen er angivet som Skadens Aarsag og hævder, at intet i saa Henseende er at lægge Skibet eller dets Mandskab tillast. Begge Parter paastaar sig tilkjendt Sagsomkostninger. Medens der angaaende Skadens Omfang er Uenighed, er det paa det Rene, at Sildelasten i hvert Fald delvis har taget Skade underveis. Til Forklaring heraf indeholder Skibets Journal (ifølge det under Sjøforklaringen fremlagte Journaluddrag) følgende: „Tirsdag den 21de Marts (efter Ankomsten til Hull) begyndte at losse og var udlosset om Aftenen. Det viste sig i Forrummet, at der stod Vand — —. Den eneste forklarlige Maade, hvorledes dette Vand skulde være der, er den, at Befragteren Hr. Arnesens Folk ikke har taget op Stykker af Cokes, som Skibet var lastet med, dengang de gjorde Rummet rent. Isen

i Sildekasserne var smeltet overalt, og det er dette Vand, som er bleven staaende der, Skibet er tæt udenfra, og Lugerne har været forsvarlig skalkede, saaledes er det ene og alene Isvand fra Kasserne — — — —. Sandheden er den, at hele Lasten paa det nærmeste var yderst miserabel, da den blev indiset i Kasserne, saa at alle, som saa den, rystede paa Hovedet."

1ste Vidne under Sjøforklaringen prover, at Skibet var i fuld sjødygtig Stand og Lugerne forsvarlig skalkede ved Afgangen fra Bergen. Paa Agterlugen var en Presenning og paa Forlugen en dobbelt do. Presenningerne var gode. Paa Lugen paa Mellemdækket var ingen Presenning, da Dækket var overbygget. Lugen var lagt paa. Lugen paa Mellemdækket pleier, siger Vidnet, aldrig at skalkes. Lasten baade i Rummet og paa Mellemdækket var stuet af Befragterens Folk. Man havde underveis fra Fredag til Søndag om Morgenen Storm med høi Sjø og stadig Overvand. Der er efter, hvad Vidnet prover, ikke trængt noget Overvand ned i Rummet. Alligevel var der ved Udlosningen saa meget Vand i Bunden af Forrummet, at det naaede op til den øverste Kant af de Kasser, der laa i underste Lag. Vidnet mener, at dette Vand kun kan skrive sig fra, at Isen i Sildekasserne var smeltet og derefter havde samlet sig i Forrummet, da antagelig Slusen var tilstoppet i Skodden mellem For- og Storrum. Arnesens Folk havde selv før Indlastningen gjort Forrummet rent. Der var stadig paa Reisen peilet i Storrummet, men fandtes aldrig mere end 12" Vand. Slusen til Storrummet stod aaben under hele Reisen. Forrummet kunde ikke peiles, da Peilerøret var slaaet skjævt. Om Sildens Kvalitet udtaler Vidnet, at den Sild, som den 1ste Lastedag blev indtaget og lagt i Storrummet, efter Vidnets Mening var gammel; hvad der indtoges den 2den Dag dels i Stor- dels i Forrummet samt delvis i Agterrummet var heller ikke ganske fersk, men hvad der indtoges sidste Dag var pen Vare. 3die Vidne har forklaret sig overensstemmende med 1ste Vidne med Tilføiende, at Vidnet selv var med ved Rengjøringen af Forrummet sammen med en af Arnesens Folk. Slusen var da efter Vidnets Mening iorden. Han tror, at Slusen underveis er bleven tilstoppet af Smuds. 5te Vidne (Youngmand ombord) har forklaret, at han tror, at der var en Læk i Overbygningen agterud, eftersom der stadig under Skibets Slingring og Arbeide i Sjøen kom lidt Vand ned i Gangen ved Salonen samt i de tilstødende Lugarer.

Af Hovedvidnernes Forklaring hidsættes: 2det Hovedvidne prover, at han i April eller Mai 1899 deltog i Reparationsarbeide paa Dampskib „Thor“, og at Pladerne i Overbygningen paa flere Steder viste sig at være optærede, saaledes at der var Huller i dem. Hullerne var i Agterstevnen. 3die Hovedvidne (Løsarbeider) deltog i Isingen og Lastningen af det paagjældende Sildeparti. Han prover, at den hele Ladning var sund og frisk Vare, der blev ført direkte fra Laasen til Skibssiden. Isen var første Sort Staalis. Forholdet mellem Is og Sild var som 1 til 3, muligens lidt mere Is. Rummene rengjordes før Lastningen af Mandskabet paa „Thor“, idet dog nogle andre Arbeidere ogsaa var behjælpelige dermed. Hvorvidt Rummene før Afgangen var skalkede med Luger og Presenninger, ved ikke Vidnet. Paa Forrummet var der 2 Luger og 2 Rister. De Presenninger, som Vidnet saa, var af daarlig Beskaffenhed. Agter var Luger, men Vidnet saa ikke Presenningerne over disse. Der viste sig under Lastningen at være et Hul i Dækket (Mellemdækket) hvorigjennem Vandet strømmede ind, naar Dækket spuledes. Mandskabet blev af Arbeidsfolkene anmodet om at tætte dette Hul. Der blev taget Seildug, der sammen med et Stykke Bræt blev spigret over. Hvorvidt det blev tæt, ved ikke Vidnet. Angaaende nævnte Hul og om Maaden, hvorpaa det blev tættet, har 4de, 5te og 7de Hovedvidne forklaret sig overensstemmende med foregaaende Vidne. At det var Skibets eget Mandskab, der besørgede Rummenes Rengjøring med Assistance af Arbeidere, er bekræftet af 4de, 5te og 6te Hovedvidne. At Silden var af god Kvalitet er bekræftet af 5te, 6te og 7de Hovedvidne i den Udstrækning, hvori disse Vidner har havt Anledning til at se Varen. De deltog samtlige i Indlastningen. Om Isens Kvalitet udtaler 5te, 6te og 7de Vidne, at den var som almindelig.

Indstævntes Prokurist har som 1ste Kontravidne provet, at Arnesen havde fragtet „Thor“ ogsaa Turen før den heromhandlede og da udtalte sin fulde Tilfredshed med Baaden. Han førte ingen Klage over Lækage til Rummene. Derimod klagede han over, at der var adskillig Vand paa Dækket og omkring Salonen. Der blev efter hans Anmodning lagt nogle Lapper paa Pladerne i Overbygningen ved Salonen. Da Baaden var blevet noget forsinket ved Udlosningen af Kullene og Coksen, udtalte Arnesen, at han for at faa hurtigere Expedition vilde lade sine Folk rengjøre Rummene. Videre prover Vidnet, at Skibet senere har været besigtiget for Optagelse i Klasse, uden at der blev paa-

vist nogen Læk i Dækket. Der blev kun forlangt Fornyelse af nogle Plader i Overbygningen og nogle Støtter i Rummet repareret. Sluttelig har Skibets Maskinist som 2det Kontravidne provet, at Pumperne stadig var igang og alt i saa Henseende iorden, at Vidnet aldrig har mærket nogen Læk til Rummene, at man ikke under Reisen kunde komme ned i Rummene, at et Hul efter Klosetrøret var bleven tættet under Lastningen for Turen *før* den heromhandlede og endelig, at skjønt Veiret paa Tilbagereisen fra England var tilnærmelsesvis ligesaa uroligt som paa Fremturen og skjønt Pumperne ikke holdtes gaaende den hele Tid, saa var der dog ved Ankomsten til Bergen ikke Vand i Rummet.

Idet Retten paa Grundlag af de saaledes foreliggende Oplysninger vil have at afgjøre, hvorvidt Ansvaret for den indtrufne Beskadigelse af Lasten kan ansees at være Skibet tilregneligt, bemærkes for det Første, at det ikke kan antages, at Skaden skyldes enten Sildens egen eller Isens Beskaffenhed ei heller mangelfuld Ising. I saa Henseende henvises til Hovedvidnernes Prov. Naar det videre har været paaberaabt, at Citanterne maa have Ansvaret for Rengjøringen af Rummene før Indlastningen, saa maa ogsaa dette ansees gjendrevet ved de i saa Henseende refererede Prov, se 3die, 4de, 5te og 6te Hovedvidnes Udtalelse herom. 1ste Kontravidnes Forklaring om dette Punkt findes ikke afgjørende herimod, da i Betragtning af Hovedvidnernes Forklaring i hvert Fald ikke mere kan lægges i Vidnets Udtalelse, end at Arnesen har stillet Folk til Disposition til Assistance ved Rengjøringen, uden at herved Ansvaret for dens forsvarlige Udførelse kan ansees overført paa ham. Saafremt derfor Grunden til Slusens Tilstopning maatte være at søge i mangelfuld Rengjøring af Forrummet, kan Ansvaret herfor ikke lægges paa Befragterne, og der maa da i den her nævnte Omstændighed (Slusernes Tilstopning) i Forbindelse med Peilerørets Ubrugelighed siges at foreligge et Skibet tilregneligt Faktum, som i væsentlig Grad har været medvirkende til Skaden. Hvad selve Vandets Indtrængen i Rummene angaar, saa antages dette efter de foreliggende Oplysninger alene at kunne forklares ved en Lækage, sandsynligvis i Overbygningen agterud, jfr. 2det, 3die, 4de, 5te og 7de Hovedvidnes og Youngmandens Forklaring. At 2det Hovedvidne — som af Indstævnte antydet — skulde have forklaret sig om en Reparation, som ligger forud for den under Sagen omhandlede Tur, lader sig ikke antage i Betragtning af

Tidsangivelsen. Vand kan ogsaa have trængt ned gjennem Forlugen, som ifølge 3die Hovedvidnes Forklaring var dækket med 2 Luger og 2 Rister, hvilket efter de sagkyndige Dommeres Mening ikke kan ansees som fuldt forsvarligt.

Indstævnte vil efter det Anførte ikke kunne undgaa at gjøres ansvarlig for det Citanterne ved Sildepartiets Værdiforringelse paaførte Tab. Til Bestemmelse af dettes Størrelse giver ikke de foreliggende Oplysninger tilstrækkelig Veiledning, hvorfor den Citanterne tilkommende Erstatning maa blive at ansætte ved Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning.

I Sagsomkostninger findes Indstævnte at burde tilsvare 150 Kroner.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Wollert Konow, bør til Citanterne, Fr. Svanøe og Chr. Arnesen, betale Erstatning efter Skjøn optaget paa Indstævntes Bekostning for det Tab, som er bleven dem paaført gjennem Værdiforringelse af den under Sagen omhandlede Citanterne tilhørende Sildeladning underveis mellem Bergen og Hull med Indstævntes Dampskib „Thor" fra 17de til 19de Marts 1899. Af Skjønsbeløbet svares 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 4de Mai 1899 til Betaling sker.

I Sagsomkostninger bør Indstævnte til Citanterne betale 150 — et Hundrede og femti — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl. *H. J. Engelsen.* *O. O. Bergh.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispachør *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 30	Aargang I	1900

98.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 28de Septbr. 1900.

Dampskib „Christiania"s Rederi
(Sagfører Torjusen)
mod
Paulsen & Dekke
(Advokat Knudsen).

Ved Udlosningen af en Ladning Korn, skibet løst i Rummet, befindes der at være Undervægt, for hvilken Modtagerne forlanger Erstatning. En Del af Undervægten forklares ved Tab under Reisen af Aarsager, hvorfor Rederiet ikke er ansvarligt, men om Aarsagen til den resterende Undervægt oplyses intet. Konnossementet er tegnet under Forbehold med Hensyn til Vægten. Retten finder, at Rederiet herefter intet Ansvar har for Undervægten.

Ved Sjøretsstævning af 24de Januar 1900 har Citantskabet, Dampskibet „Christiania"s Rederi, sagsøgt Indstævnte, Paulsen & Dekke, til Betaling af Mark 380.00, som udgjør Fragten for et af de Indstævnte med Dampskib „Christiania" fra Kønigsberg modtaget Parti Rug, som af Expeditør Reisteen blev udleveret de Indstævnte, uden at Fragten blev betalt. Foruden Beløbet med Renter har Citantskabet paastaaet sig tilkjendt Sagsomkostninger. De Indstævnte har paastaaet sig frifunden mod at betale Mark 225.68, hvorhos de forventer sig tilkjendt Forsvarsomkostninger. De Indstævnte har anført, at det Kvantum, som var indlastet til dem, var 50,000 Kilo, hvilket Parti var lastet løs i Rummet sammen med 4 andre Partier paa tilsammen 90,000 Kilo

for disse 4 Partier. Udlosset blev alene 136,400 Kilo, hvorefter den samlede Undervægt paa alle 5 Partier udgjør 3,600 Kilo. Fordelt pro rata falder der paa de Indstævntes Parti en Undervægt af 1286 Kilo, hvilket svarer til et Tab af Mk. 154.32, som de Indstævnte forlanger dekorteret i det paastævnte Beløb. Det er paa det Rene mellem Parterne, at der i Bergen blot er udlosset 136,400 Kilo. Derimod benægter Citantskabet, at der i Kønigsberg kan have været indlastet saa stort Kvantum som Konnossementet angiver, nemlig 140,000 Kilo. Ligeoverfor denne Benægtelse har de Indstævnte bemærket, at naar Skibets Kaptein har underskrevet Konnossementet, maa Skibet være ansvarlig for det i Konnossementet angivne Kvantum. Derhos henviser Citantskabet til en af det offentlige Veiningskontor i Kønigsberg udstedt Attest for, at det indlastede Kvantum Rug var *140,000* Kilo. Naar Citanten med Henvisning til et optaget Sjøretsskjøn af 15de Decbr. 1899 har anført, at endel af Lasten paa Grund af det haarde Veir under Reisen er trængt gjennem Garneringen ned i Løigatterne og at endel er beskadiget af Slagvand, saa fremholder Indstævnte i den Anledning, at Skjønnet er afholdt først efterat Ladningen var udlosset, hvorfor man savner enhver Oplysning om, hvorvidt Stuvningen har været forsvarlig, og om Matter og Bedding har været forsvarligt anbragt, ligesom den Mulighed heller ikke er udelukket, at man efter Udlosningen har fiffet paa Garneringen saaledes, at denne for Sjøretten har præsenteret sig i en bedre Skikkelse end den var under Reisen. Indstævnte formener, at Sjøretslovens § 42 er at forstaa saaledes, at Besigtigelsesmænd skulde have været tilkaldt før Udlosningen, og naar dette ikke er skeet, maa det blive Citantskabet der faar bære Følgerne af, at det bliver umuligt at faa konstateret, hvorledes Forholdet har været. Indstævnte fremhæver derhos, at det af 1ste og 2det Kontravidnes Prov fremgaar, at Garneringen har været i en uforsvarlig Stand. Citantskabet formener, at naar det har holdt lovlig Lugebesigtigelse og ved denne Lugerne befandtes at være i fuld Orden, har det ikke havt til Pligt at foretage yderligere Besigtigelse tidligere end skeet, idet man ikke, før Skibet var udlosset, kom underveirs med, at der blev Undervægt og at noget af Lasten var kommen ned i Løigatterne. Citantskabet paastaar imidlertid, at det er umuligt, at den hele Undervægt kan skrive sig derfra, at nogen Vare er kommen ned i Løigatterne og henviser i denne Henseende til 1ste og 3die Hovedvidnes Prov. Citantskabet gjør derfor gjældende, at der

ikke kan være indlastet i Skibet saa stort Kvantum som er angivet i Konnossementet, og fremholder ligeoverfor den irettelagte Vægtattest, hvad 1ste Hovedvidne har forklaret angaaende Veiningen ved Lastens Indlastning. At Citantskabet ikke er ansvarlig for det i Konnossementet opgivne Kvantum, formener Citantskabet i ethvert Fald klart vil fremgaa af selve Konnossementet, idet dette udtrykkeligt er paaført Forbehold i saa Henseende, og dette Forbehold har Kapteinen undertegnet særskilt ved Siden af sin Underskrift under selve Konnossementet iøvrigt. Citantskabet benægter, at der har været Mangler ved Garneringen, da Lasten blev modtaget, og henviser i saa Henseende til 1ste Hovedvidnes Prov, hvorhos Citantskabet formener, at Sjøretsskjønnet har afgjort det Spørgsmaal, om det er Mangler ved Udstyret i Lasterummet, eller det er det haarde Veir, der har bevirket, at endel Last er kommen ned i Løigatterne.

Retten formener, at da der er afholdt lovlig Lugebesigtigelse og Lugerne er befundne i Orden, kunde Citantskabet ikke have været pligtig at afholde yderligere Besigtigelse før man var kommen underveirs med, at noget Last var beskadiget og at endel var kommen ned i Løigatterne, samt at der var Undervægt. Men det var først, da Udlosningen var tilende, at man kom til Kundskab herom, og Sjøretsskjøn blev da strax afholdt. Man finder, at det ved 1ste og 3die Hovedvidnes Prov samt ved Sjøretsskjønnet er godtgjort, at der ikke i Lasterummet har været saadanne Mangler, at noget Ansvar i Anledning Lasten skulde kunne blive at overføre paa Citantskabet. 1ste Hovedvidne, Skibets Styrmand, har provet, at Lasterummet var i fuld forsvarlig Stand til at indtage Lasten under Indlastningen i Kønigsberg og ved Afreisen fra samme. 1ste Hovedvidne erklærer selv at have efterseet Garneringen og at Udbedring blev foretaget, forsaavidt saadan tiltrængtes. Han har derhos udtalt, at Lasterummet var forsvarlig udstyret med Bedding og Matter udenpaa. 3die Hovedvidne, der er Losseformand hos Expeditør Reisteen, og som var tilstede fra først til sidst under Udlosningen, har provet, at der var tilstrækkelig Bedding og Matter, men at det viste sig, da man kom til Bunden i Skibet, at Beddingen fra Styrbord delvis var kastet over til Bagbord og Beddingen over Bagbord var kommen langt op i Siden og havde revet med sig endel Brætter, som havde været spigret over Huller i Garneringen. 1ste og 3die Hovedvidne har begge paa Forespørgsel af Indstævnte om, ad hvilken Vei de antage, at Lasten er kommen ned

i Løigatterne, svaret, at de tror, at da den løse Bedding af Skibets Slagside og Slingring blev ført ud af sin Stilling, kan Beddingerne have taget med sig endel af de Brætter, som var spigret over nogle Aabninger i Garneringen og gjennem disse Aabninger kan da noget af Lasten være kommen ned i Løigatterne.

Det afholdte Sjøretsskjøn har kun iagttaget Lasterummet, efterat Udlosningen var foregaaet og kunde derfor ikke se, hvorvidt Matter og Bedding havde været forsvarlig anbragt, men Skjønnet iagttog, at en hel Del løs Bedding og Matter laa omkring i Rummet, hvorfor det antager, at der har været tilstrækkeligt af samme. Om den faste Garnering udtaler Skjønnet, at den var noget gammel, saa Brætte var overspigret paa forskjellige Steder. Forud om Bagbord var paa et Sted den faste Garnering løsrevet. Det udtaler som sit Skjøn, at det er det haarde Veir paa Reisen og den stærke Slagside i Forbindelse med Skibets svære Arbeide i Sjøen, der har bevirket, at Bedding og Garnering har begivet sig og Last saaledes trængt ned i Løigatterne. Hvad 1ste og 2det Kontravidne har forklaret med Hensyn til forskjellige Mangler ved Garneringen, som de har fundet daarligere end forsvarligt, findes ikke at kunne tillægges afgjørende Betydning. da der, saavidt skjønnes, ikke fra disses Prov kan sluttes noget om Garneringens Tilstand før Beddingen under Skibets Slingring. efter hvad man antager, har slaaet de over Hullerne i Garneringen spigrede Brætter løs. 1ste og 3die Hovedvidne har udtalt, at de anser det umuligt, at der kan være trængt ned i Løigatten saa meget Last, som Differencen mellem det opgivne indlastede og det udlossede Kvantum udgjør. Af 1ste Hovedvidne fremholdes i den Anledning, at der ikke kan være pumpet noget ud af Skibet, da Pumperne vilde have gaaet uklar, om nogen Vare var kommen i disse. At noget af Ladningen paa anden Maade skulde være kommen bort fra Skibet, er der intet som tyder paa, og man maa derfor gaa ud fra, at der ikke har været indlastet saa stort Kvantum som opgivet. Man kommer forsaavidt vistnok i Strid med den officielle Vægtattest fra Kønigsberg, men man maa paa den anden Side fremhæve, at 1ste Hovedvidne har udtalt. at Rugen blev styrtet gjennem Elevator, uden at Vidnet kjender til hvorvidt den blev veiet i Elevatoren. I Henhold til det anførte vil Indstævnte blive tilpligtet at betale Citantskabet de paasøgte Mk. 380 med lovlige Renter.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Paulsen & Dekke, bør til Citantskabet, Dampskibet „Christiania"s Rederi, betale de paasøgte 380 — tre Hundrede og otti — Mark enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden deraf tilligemed 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 25de Januar 1900 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Kr. Vedeler. *H. J. Engelsen.* *J. R. Simonsen.*

99.

Dom, afsagt af Bergens Sjøret den 28de Septbr. 1900.

Lods Wilhelm Christoffersen
(Sagfører Friele)

mod

Dampskib „Kronprinsesse Viktoria"s Rederi
(Sagfører Ameln).

En Lods border et Dampskib, der har mistet sin Propel og ligger med Nødflag oppe, drivende nogle Mil fra Kysten i haardt Veir med svær Sjø. Lodsgutten seiler hjem med Lodsbaaden og skaffer gjennem Telefonen Hjælp af Slæbebaade, der bjerger Skibet. Lodsen fordrer Bjergeløn, men Retten udtaler, at der ikke kan være Tale om at karakterisere Lodsens Assistance som Medvirken ved Bjergning efter *Sjøfartslovens § 224*, men tilkjender Lodsen en Godtgjørelse af 500 Kroner.

Ved Sjøretsstævning af 26de April 1900 har Citanten, Lods Wilhelm Christoffersen, sagsøgt Dampskib „Kronprinsesse Viktoria"s Rederi og hos dette paastaaet sig tilkjendt passende Betaling for at have medvirket ved Bjergningen af nævnte Skib og for Lodsning overensstemmende med Lodslovens § 37 samt Sagsomkostninger.

Efter hvad der under Sagen er paa det Rene, har den Assistance, Citanten har ydet Dampskib „Kronprinsesse Viktoria", bestaaet deri, at da dette Skib den 25de Decbr. 1899 med tabt Propel laa og drev nogle Mil vestenfor Marstenen i haardt Veir med svær Sjø, gik Citanten, efter at have opdaget Nødsignaler fra Skibet, ud med sin Lodsbaad og kom ombord paa dette efter

først flere Gange forgjæves at have søgt at borde det. Citantens Lodsgut blev derefter sendt hjem med Lodsbaaden for fra Vigsø Station at telefonere til Bergen efter Assistance. I Henhold til den Telefonmeddelelse, som da blev givet, kom Slæbebaadene „Argus“ og „Alert“ fra Bergen, og det lykkedes disse, først begge i Forening og derpaa, efter at „Alert“ var sunket under Slæbning, „Argus“ alene at bringe „Kronprinsesse Viktoria“ til Bergen.

Ved Bergens Sjørets Dom af 16de Februar d. A. erholdt „Argus“ og „Alert“s Rederier i Bjergeløn herfor henholdsvis 7000 Kr. og 3000 Kr., medens det i Dommens Præmisser er udtalt, at der ikke er taget Hensyn til den Citanten efter Lodslovens § 37 eventuelt tilkommende Extrabetaling, der ansaaes nævnte Rederi uvedkommende.

Citanten har under nærværende Sag gjort gjældende, at efter Sjøfartslovens § 224 skal enhver, der medvirker ved Bjergning, have Ret til Bjergeløn af, hvad der bjerges. Og at Citanten har medvirket ved Bjergningen af „Kronprinsesse Viktoria“, formener Citanten, at der ikke kan være Tvivl om. Det var, anfører Citanten, ham som opdagede det nødlidende Skib, det var ham, som ved at sende sin Skøite ind, skaffede de Slæbebaade, der bragte Skibet i sikker Havn. Havde ikke Citanten kommet til og saa betimelig sendt Bud, vilde Skibet været tabt, idet jo Mandskabet kun ventede paa Dagslyset for at forlade Skibet. Citantens Bording af Fartøiet og hans Rekvisition af Assistance fra Bergen er derfor det første Led i Bjergningen. Den Omstændighed, at Citanten er Lods, kan, mener Citanten, ikke udelukke ham fra Ret til Andel i Bjergeløn, da det ikke indgaar under hans Pligter som Lods at sætte Liv og Fartøi paa Spild for at hjælpe et Fartøi i Nød. Citanten anfører derhos, at Lodslovens § 37 udtaler, at en Lods har Krav paa høiere Betaling, naar han udsætter sig for Livsfare eller naar Fartøiet er stedt i Fare for Forlis. Og at Citanten in casu har Krav paa denne Extrabetaling, er af Retten udtrykkelig udtalt i Præmisserne til førnævnte Dom angaaende „Argus“ og „Alert“s Bjergeløn, men dette Krav maa sees i Forbindelse med, at Citanten ved sin Optræden har været medvirkende til Bjergningen.

Indstævnte har først benægtet, at der overhovedet foreligger nogen Slags Bjergning af „Kronprinsesse Viktoria“. Subsidiært benægter Indstævnte, at Citanten har deltaget i denne Bjergning paa en saadan Mande, at han derfor tilkommer Bjergeløn. Ind-

stævnte fremholder i denne Henseende, at den, der kun gjør hvad han efter Loven er pligtig til, ikke derfor kan have Bjergeløn. Og Citanten har i nærværende Tilfælde ikke gjort andet end hvad han som Lods havde til Pligt at gjøre. Citanten var, mener Indstævnte, efter Loven pligtig til, saasnart han havde opdaget Skibet, at søge efter yderste Evne at komme til det og derefter blive ombord og bistaa det paa enhver Maade, indtil det var i Havn.

Ligeoverfor det Moment, at Citantens Baad tog Bud med til Land efter Bugserhjælp, anfører Indstævnte, at for det første er det ikke godtgjort, at denne Lodsbaadens Tjeneste var en saadan nødvendig Betingelse for at faa fat i Bugserbaaden, idet det tvertimod er rimeligt, at Skibet ogsaa paa anden Maade vilde have kunnet faa telefonere efter Assistance enten ved at sende en Baad iland eller ved Bud med et af de mange Fartøier, som pleier at passere ude ved Marstenen, hvis da ikke Folk iland, som havde seet Nødsignalerne, havde telefoneret af sig selv. Dernæst mener Indstævnte, at det er aldeles urimeligt at ville paastaa Bjergeløn, fordi en Baad, som skal til Land alligevel, tager en Besked med sig til det Sted, hvor den formodentlig netop selv skal hen. Og Konsekventsen heraf vilde være, at de, der har anlagt og betjener Telefonlinjen Vigsø—Bergen ogsaa skulde kunnet gjøre Fordring paa Bjergeløn for sin Medvirkning til Bjergningen; ja hvorfor ikke, spørger Indstævnte, ikke ogsaa de, som her i Byen bragte Besked videre til Bugserbaadene.

Indstævnte benægter, at Betingelserne for Anvendelse af Lodslovens § 37 er tilstede, idet Citanten ikke har udsat sig for Fare, ligesom Skibet heller ikke var i synkefærdig Stand eller stedt i Fare for Forlis. Og Dommen i Sagen angaaende Bjergeløn til „Argus“ og „Alert“ har hverken villet eller kunnet afgjøre noget angaaende Citantens Forhold. I Henhold til det anførte har Indstævnte principalt paastaaet sig frifunden og subsidiært frifunden mod at betale Citanten en passende Godtgjørelse efter Lodslovens § 37. I begge Tilfælde forventer Indstævnte sig tilkjendt Sagsomkostninger hos Citanten.

Retten formener, at der ikke kan blive Tale om at karakterisere Citantens heromhandlede Assistance som Medvirken ved „Kronprinsesse Viktoria“s Bjergning. Citanten har nemlig ingen Hjælp ydet under selve Bjergningsarbeidet, dette er udelukkende udført af „Argus“ og „Alert“, og det var først da disse kom til Skibet, at det tog sin Begyndelse. Heller ikke finder man,

at Citanten ved at reise ud og gaa ombord paa Skibet har gjort andet end, hvad han pligter som Lods. Derimod medgiver man, at der bør tilkomme ham Godtgjørelse for den Assistance han har ydet Skibet under de forhaandenværende Omstændigheder ved at lade sit Skøitemandskab besørge Telefonbesked til Bergen efter Bugserbaad. I Betragtning af samtlige forhaandenværende Forhold og med specielt Hensyn til den Betydning, en hurtig Fremkomst af Begjæringen om Slæbning havde, finder man at kunne fastsætte Citantens Godtgjørelse til 500 Kroner. Man formener, at der ikke kan blive Anvendelse for Lodslovens § 37, idet man ikke finder, at de forhaandenværende Forholde var af saa prekær Natur, som forudsat i denne Lovbestemmelse. Derimod gaar man ud fra, at Citanten ved Siden af den her fastsatte Godtgjørelse erholder almindelige Lodspenge udbetalt.

Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, „Kronprinsesse Viktoria“s Rederi, bør til Citanten. Lods Wilhelm Christoffersen, betale 500 — fem Hundrede — Kroner, men forøvrigt for Citantens Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Kr. Vedeler. *J. R. Simonsen.* *H. J. Engelsen.*

100.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 28de September 1900.

Matros Johannes Michelsen
(Overretssagfører Lachmann)

mod

Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Rheder for Dampskibsselskabet „Dannebrog“
(Høiesteretsadvokat Halkier).

En Matros ombord i et her liggende Dampskib maatte, efter hvad der var passeret, betragtes som opsagt til at fratræde sin Tjeneste strax og havde, da han formente kun lovlig at kunne opsiges til Fratrædelse, naar Skibet var vendt tilbage hertil og udlosset, anlagt Sag mod vedkommende

Rhederi til Betaling af Hyre- og Kostpenge for Tiden fra Opsigelsesdagen 24de Januar d. A. indtil 20de Februar d. A. (den Dag, Skibet kunde ventes udlosset efter dets næste Reise). Ved Rettens Dom blev Sagsøgerens Paastand tagen til Følge.

Matros Johannes Michelsen, som, hvad der er givet, havde været forhyret som saadan indtil henimod Slutningen af Januar Maaned d. A. med det Dampskibsselskabet „Dannebrog“ tilhørende Dampskib „Uranienborg“, der gik i almindelig Fragtfart paa England, har under nærværende Sag anbragt, at han den 24de Januar d. A. blev uden noget Varsel opsagt til at fratræde sin Tjeneste ombord i Skibet strax, medens han kun lovlig kunde opsiges til Fratrædelse, naar Skibet efter næste Rejse var vendt tilbage hertil og udlosset, eftersom han var forhyret efter de Regler, der i 1899 bleve vedtagne i saa Henseende mellem Dampskibsrhederiforeningen og Sømændenes Fagforening af 1897, og han har derfor efter Stævning af 7de Marts d. A. til Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Rheder for Dampskibsselskabet „Dannebrog“ fordret sig tilkendt 52 Kr. i Hyre — beregnet for Tiden til den 20de Februar d. A., til hvilken Tid „Uranienborg“ først kunde ventes at være udlosset efter dets næste Rejse —, samt endvidere Kost og Logis for samme Tidsrum efter Rettens Skøn med Renter af Beløbene 5 % aarlig fra den 7de Marts d. A. foruden Sagsomkostninger.

Indstævnte har, efter at en af ham nedlagt Paastand om Sagens Afvisning var forkastet ved Rettens Kendelse af 2den Maj d. A., fordret sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostninger, idet Sagsøgeren i Virkeligheden maatte siges ved sin hele Optræden at have erklæret sig enig i og godkendt, at hans Forhold til Skibet ophørte uden videre den 24de Januar d. A.

Om hvad der var passeret, da Sagsøgeren forlod Skibet, har Indstævnte selv givet følgende Fremstilling, der i det hele er tiltraadt af Sagsøgeren: 1ste Styrmand paa „Uranienborg“, der vil have været utilfreds med Sagsøgeren, som blandt andet 2 Dage forinden havde forsømt at vække Maskinpersonalet rettidig, og som derhos vidste, at der var to flinke Folk, som man gerne vilde have ombord i Skibet, men til hvilke der ikke var Plads, kaldte den 24de Januar Kl. ca. $2^1/_2$ Eftermiddag paa Sagsøgeren og sagde til ham: „Deres Maaned er opsagt, og Jens“ — en anden Matros ombord — „maa ogsaa gaa“, hvorpaa Samtalen blev afbrudt, idet Sagsøgeren kun forinden sagde, at det var mærkeligt, og at det var første Gang, at hans Maaned var bleven

opsagt. Da 1ste Styrmand saa ca. Kl. 3 opholdt sig i sit Lukaf, kom Sagsøgeren ind og sagde: „Er det Meningen, at vi ere færdige idag“, hvortil Styrmanden svarede: „Ja, de kan gerne gaa idag“, idet han samtidig efter Anmodning udbetalte Sagsøgeren 10 Kr. af dennes Hyre. Derpaa gik Sagsøgeren Kl. ca. $4^1/_2$ iland med den ovennævnte Jens, hvad Styrmanden, der lidt efter vil have spurgt om ham, da fik at vide. Sagsøgeren, der med ommeldte Jens kom ombord igen om Aftenen og tilbragte Natten ombord, blev ikke lønnet til den 25de Januar om Morgenen. Kl. ca. 9 Formiddag gik han hen til 1ste Styrmand, der stod paa Dækket, og sagde til denne, at han vilde sagsøge Skibet, da Opsigelsen var ugyldig, hvortil Styrmanden bemærkede, at hvis han ikke vilde tage Opsigelsen for gyldig, kunde han forblive ombord, uden at der blev vexlet flere Ytringer. Kl. 11 gik han saa iland med den ommeldte Jens, der havde paahørt Ordvexlingen Kl. 9, saaledes at de dog først ca. Kl. 3 hentede deres Tøj, uden at der da iøvrigt passerede noget, og bleve begges Papirer, uden at det nærmere ses naar, afleverede til Skibets Forhyringsagent, der besørgede de to Matroser afmønstrede, saaledes, at der beregnedes dem Hyre for den 25de Januar med.

Retten finder nu, at der i 1ste Styrmands Udtalelser til Sagsøgeren den 24de Januar d. A. maatte siges at indeholdes en klar og bestemt Opsigelse af denne til Fratrædelse strax, hvad ogsaa bestyrkes ved Styrmandens Udtalelse den 25de Januar, og Retten finder derhos, at Styrmanden ikke ved sin Udtalelse den 25de Januar, at hvis Sagsøgeren ikke vilde erkende Opsigelsen for gyldig, kunde han forblive ombord, var berettiget til at tilbagetage den engang endelig skete Opsigelse, selv om dette maatte have været Meningen. Retten finder endelig, at Sagsøgeren maatte være fuldt berettiget til at betragte den stedfundne Opsigelse som sket af Styrmanden paa Kaptajnens Vegne og som dennes Repræsentant, hvad heller ikke er oplyst ikke at have været Tilfældet. Da nu Opsigelsen paa det Tidspunkt var uberettiget efter de ved Antagelsen vedtagne Regler, og da der ikke iøvrigt er fremkommet noget, der kunde berøve Sagsøgeren den ham derefter tilkommende Ret til Hyre og Godtgørelse for Kost og Logis — hvilken sidste fastsættes til 66 Øre pr. Dag — indtil den 20de Februar, bliver Sagsøgerens Paastand at tage tilfølge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 21 Kr. 59 Øre.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte, Firmaet C. K. Hansen som korresponderende Rheder for Dampskibsselskabet „Dannebrog“, bør til Sagsøgeren, Matros Johannes Michelsen, betale 52 Kr. i Hyre og 17 Kr. 16 Øre i Godtgørelse for Kost og Logis, ɔ: 69 Kr. 16 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 7de Marts d. A., til Betaling sker, og 21 Kr. 59 Øre i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

101.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 28de September 1900.

Matroserne N. C. Nielsen og A. C. Christensen og Letmatros Th. Andersen og Anders P. Andersen
(Overretssagfører Lachmann)

mod

Firmaet Heckscher & Søn som korresponderende Rhedere for Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“
(Høiesteretssagfører Asmussen).

Nogle Matroser, hvem den danske Generalkonsul i Hamburg i Henhold til Sølovens § 102 havde idømt Bøder for forskjellige Forseelser, begaaede ombord i et Dampskib, hvormed de vare forhyrede, havde ved Stævning til bemeldte Skibs herværende Rhederi i Henhold til Sølovens § 104 paastaaet sig fritagne for de idømte Bøder eller disse dog nedsatte og Rhederiet tilpligtet at udbetale dem den tilbageholdte Del af deres Hyre helt eller delvis. Ved Rettens Dom blev den trufne Afgjørelse stadfæstet som behørig.

Den 10de Maj 1899 bleve Niels Christen Nielsen og Anton Carl Christensen paamønstrede her i Byen som Matroser og Anders Peter Andersen og Thorvald Andersen som Letmatroser med det Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn“ her tilhørende Dampskib „Canadia“, saaledes at de, der alle vare hjemmehørende i Danmark, og hvoraf de to første skulde have hver 60 Kr. og de to sidste hver 45 Kr. i maanedlig Hyre, strax alle fire afrejste til Glasgow, hvor Skibet da laa. De sejlede derpaa med „Canadia“, som dengang førtes af Kaptajn Troensegaard, men senere overtoges af Kaptajn Storm Hansen, indtil de den 8de og 9de Maj

d. A. bleve afmønstrede ved det danske Generalkonsulat i Hamburg fra Skibet, som da var kommet dertil fra Galveston ved den mexikanske Bugt.

Medens der ikke vides at have været rejst Klager m. m. mod nogen af de paagjældende 4 Folk paa Skibets Rejser, indtil det i Marts Maaned d. A. naaede den mexikanske Bugt, rejste derimod Kaptajn Storm Hansen ved Skibets Ankomst til Galveston Klage mod dem og et Par andre af Besætningen hos den derværende danske Vicekonsul, saaledes at han begærede dem straffede efter Sølovens § 303 og de to af dem: Matros Nielsen og Letmatros Anders Andersen tillige for ikke at være mødte i rette Tid til Vagt. Vicekonsulen i Galveston henviste imidlertid. efter at have afhørt de Paagældende, Sagens Afgørelse til den danske Generalkonsul i Hamburg, hvortil det allerede da var givet, at „Canadia" kort efter direkte skulde afgaa. Efter Skibets Ankomst dertil bleve de Paagældende atter afhørte dér dels med Hensyn til de mod dem i Galveston rejste, dels med Hensyn til nogle senere Klager, og, medens Generalkonsulen ikke fandt Sølovens § 303 anvendelig, idømte han dem derimod, formentlig den 8de Maj d. A., i Henhold til Sølovens § 102, Niels Christian Nielsen for 2 Gange at have vist Ulydighed og for 1 Gang at være mødt forsent paa sin Vagt, samt 1 Gang at være gaaet i Land uden Tilladelse, Bøder paa $^1/_2$ + $^1/_2$ + $^1/_4$ + $^1/_4$ Maaneds Hyre, ɔ: 30 + 30 + 15 + 15 eller ialt 90 Kr., Anton Carl Christensen for 2 Gange at have vist Ulydighed Bøder paa $^1/_2$ + $^1/_2$ Maaneds Hyre med 30 + 30 Kr. = 60 Kr., Thorvald Andersen for 2 Gange at have vist Ulydighed Bøder paa $^1/_2$ + $^1/_2$ Maaneds Hyre med 22 Kr. 50 Øre + 22 Kr. 50 Øre = 45 Kr. og Anders Peter Andersen for 1 Gang at have vist Ulydighed, Bøder paa $^1/_2$ Maaneds Hyre med 22 Kr. 50 Øre, medens Kaptajnen frafaldt Ansvar over for et Par af de andre, mod hvilke der ogsaa var rejst Klage.

Efter at de nævnte 4 Folk derpaa, som anført, vare blevne afmønstrede fra „Canadia" i Hamburg og ankomne hertil, indbragte de efter Stævning til Firmaet Hecksher & Søn som korresponderende Rhedere for Dampskibsselskabet „Kjøbenhavn" i Henhold til Sølovens § 104 Sagen her for Retten, hvor de have paastaaet sig fritagne for de dem paalagte Bøder eller disse dog nedsatte og Rhederiet i Henhold dertil tilpligtet at udbetale dem den tilbageholdte og til Bombebøssen her indbetalte Del af deres Hyre helt eller delvis. Rhederiet har derimod ved at lade møde

hævdet, at ingen af de saaledes fremsatte Paastande bør tages tilfølge, og at der bør tillægges Rhederiet Sagsomkostninger.

Under Afhøringerne i Galveston og i Hamburg maa det af de 4 Søfolk anses for erkendt og er heller ikke bestridt her for Retten, *at* de den 19de Marts d. A., da de bleve tørnede til mellem Kl. 3 og 4 Morgen for paa Vejen til Galveston at kaste Ballast overbord — for hvilket Arbejde de fik Overarbejdspenge — vægrede sig ved at gaa i Arbejde, før de havde faaet Kaffe, hvad de af uoplyste Grunde den Dag først fik senere, og hvormed der forløb ca. 1 Time uden Nytte, *samt at* ialtfald de 3 af dem (— Anders P. Andersen ses ikke at være bleven mulkteret i saa Henseende —) den 29de Marts d. A. i Galveston vægrede sig ved at bringe deres Landgangstøj agterud, da Kaptajnen paa Grund af et indtruffet Rømningstilfælde havde beordret dette, jfr. Sølovens § 107, *og at* endelig Matros Nielsen en Morgen før Ankomsten til Galveston ikke mødte rettidig paa sin Vagt og efter Ankomsten til Hamburg en Dag gik iland trods nægtet Tilladelse.

Da nu samtlige de saaledes nævnte Tilfælde indeholde Forseelser, der falder ind under Sølovens § 102, da den i saa Henseende stedfundne Behandling maa anses for behørig, og da der, om de enkelte Tilfælde end i visse Retninger ikke er fuldstændig oplyste, fordi der ikke har været Leilighed til at faa nogen af den øvrige Besætning afhørt her, hvortil „Canadia“ ikke senere er kommen, dog ikke er fremkommet noget, der kan tjene til at godtgøre, at de af Generalkonsulen i Hamburg fastsatte Bøder bør enten bortfalde eller nedsættes for nogen af de Paagældende, vil den trufne Afgørelse blive at stadfæste, uden at der dog bliver Spørgsmaal om Godtgørelse af Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Det bør have sit Forblivende ved den af den danske Generalkonsul i Hamburg i Maj d. A. foretagne Mulktering af de 4 Søfolk fra „Canadia“, Niels Christen Nielsen, Anton Carl Christensen, Anders Peter Andersen og Thorvald Andersen.

102.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 28de September 1900.

Det Offentlige
(Overretssagfører Simonsen)

mod

Fyrbøderne Laust Jensen Lauridsen og Andreas Madsen
(Overretssagfører O. Johansen).

2 Fyrbødere, der paa et Forhyringskontor havde erklæret sig villige til at lade sig forhyre med et Dampskib og i den Anledning afleveret deres Søfartsbøger til Forhyringsagenten samt efter Aftale havde indfundet sig samme Dag paa det herværende Mønstringskontor for at blive paamønstrede, nægtede nu at underskrive deres Navne paa Bemandingslisten, idet de erklærede ikke at ville gaa med Skibet, hvad der efter deres Forklaring var bevirket ved, at de troede at have opdaget, at en tredie Fyrbøder, der ogsaa havde ladet sig forhyre med samme Skib, ikke var Medlem af Fyrbødernes Forbund. I denne Anledning bleve de under en paa Begæring af vedkommende Skibs Rhederi anlagt offentlig Sag ansete efter Sølovens § 297 med Straf af Bøde, stor 40 Kr., for hver især.

Under nærværende Sag ere Fyrbøderne Laust Jensen Lauridsen og Andreas Madsen, der ere fødte henholdsvis den 21de Januar 1867 og den 22de April 1865, og som ikke vides forhen straffede, efter Begæring af det forenede Dampskibsselskab af det Offentlige satte under Tiltale for i Maj Maaned d. A. at have vægret sig ved at lade sig paamønstre og gaa ombord i Damperen „Moskov", tilhørende det nævnte Selskab.

Under Sagen er det ved de Paagældendes egne Forklaringer og det iøvrigt fremkomne oplyst, at de den 3die Maj d. A. om Formiddagen indfandt sig i daværende Forhyringsagent Wulffs Kontor for at søge Hyre, og at de da af det derværende Kontorbud erfarede, at Dampskibet „Moskov" netop havde Brug for 3 Fyrbødere foruden en Matros, hvorom der ogsaa var sket Antegnelse paa Kontortavlen, samt at de da bleve enige med ham om, at de vilde tage Hyre med „Moskov", i hvilken Anledning de ogsaa strax afleverede deres Søfartsbøger med Bemærkning derom til Forhyringsagenten personlig. Det blev derhos aftalt, at de skulde indfinde sig igen noget hen paa Eftermiddagen for sammen med den 3die Fyrbøder og Matrosen samt Agentens Bud at følges

hen paa Mønstringskontoret, for at Paamønstringen kunde ske der. De kom ogsaa igen og fulgtes med de andre hen til det nævnte Kontor, hvor de saa opholdt sig i Venteværelset, medens Budet gik ind i selve Kontoret, afleverede deres Søfartsbøger og fik dem opført paa Bemandingslisten, hvorhos Lauridsens Paamønstring blev indført i hans Søfartsbog, hvorimod der intet indførtes i Madsens, fordi han havde Udygtighedspas. Da Budet derefter kaldte paa dem, for at de skulde komme ind og selv skrive deres Navn i den dertil indrettede Rubrik paa Bemandingslisten, erklærede imidlertid begge de Tiltalte, at det vilde de ikke, idet de nu ikke vilde gaa med Skibet — hvad der efter deres egen Forklaring var bevirket ved, at de troede at have opdaget, at den 3die Fyrbøder ikke var Medlem af Fyrbødernes Forbund —, og de gik derfor deres Vej, efterladende deres Bøger, som senere fra Kontoret bleve afleverede til Retten, hvorhos det skal bemærkes, at det lykkedes Forhyringsagenten at skaffe Dampskibet 2 andre Fyrbødere i Stedet endnu samme Dag.

Den Omstændighed, at de Paagældendes Søfartsbøger endnu ikke vare blevne afleverede til Skibets Kaptajn, at de ikke selv endnu havde faaet Afregningsbøger leverede, og at de ikke selv havde skrevet deres Navn i Bemandingslisten, findes nu ikke at kunne blive af særlig Betydning for Sagens Afgørelse, idet disse Momenters Indtræden ikke hverken ifølge Forholdets Natur eller ifølge Lovgivningen kunne siges at være en Betingelse for, at en endelig og bindende Forhyringskontrakt kan siges at være indgaaet, medens de vel kunne afgive Bevis for, at dette er Tilfældet, samtidig med at de have Betydning i anden Retning, og paa lignende Maade kan der ikke lægges nogen afgørende Vægt paa, at Forhyringsagenten endnu ikke havde faaet sit Honorar betalt.

Afgørende findes det derimod at maatte blive, at de Tiltalte efter deres egen Fremstilling udtrykkelig havde erklæret sig villige til at lade sig forhyre med „Moskov“, og at de med Bemærkning derom og i den Anledning havde afleveret deres Søfartsbøger til Forhyringsagenten, der netop ifølge sin Stilling optraadte som Mellemmand mellem dem og Skibet, samt at de derpaa efter Aftale indfandt sig paa Mønstringskontoret for at blive paamønstrede, idet de ikke derefter kunde være berettigede til at gøre den allerede trufne og bindende Overenskomsts Opfyldelse afhængig af en Betingelse, som de ikke forinden havde nævnt, og som ikke kunde siges at være en stiltiende Forudsætning

(nemlig at den tredie eller mulig alle Fyrbøderne vare Medlemmer af Fyrbøderforbundet).

For det af de Tiltalte derved udviste Forhold, der ikke findes, som anbragt, at kunne henføres under Sølovens § 298 eller § 300, ville de i Medfør af sammes § 297 blive at anse med en Bøde til Statskassen efter Omstændighederne hver især af 40 Kr., hvorhos de ville have at betale Sagens Omkostninger undet et.

Thi kendes for Ret:

De Tiltalte, Fyrbøderne Laust Jensen Lauridsen og Andreas Madsen, anses med en Bøde til Statskassen hver især af 40 Kr. og ville have at betale denne Sags Omkostninger til det Offentlige en for begge og begge for en.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 31	Aargang I	1900

103.

Göteborgs Rådstufvurätts utslag den 31 Maj 1900 i dispachemål

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget Gauthiod
(v. Häradshöfdingen O. Mannheimer)
och
firman James Sinclair & Son
(v. Häradshöfdingen Harald Josephson)
mot
Sjökaptenen N. P. Nilsson
(v. Häradshöfdingen A. Sandstrøm).

Det af kapten Nilsson förda skonertskeppet „Florida“ strandade i Oktbr. 1899 i Göteborgs skärgård, flottogs derefter och infördes till Göteborg, hvarest vid laglig besigtning besigtningsmännen icke afgåfvo yttrande huruvida fartyget vore iståndsättligt eller icke, men uppskattade de skadorna till mera än $^{3}/_{4}$ af fartygets försäkringsvärde, på grund hvaraf rederiet afträdde fartyget till kaskoassuradörerna.

Dispachören i Göteborg verkställde derefter utredning dels för fördelning af det gemensamma haveriet, dels ock för bestämmande af den ersättningsskyldighet, som ålåge bolaget Gauthiod såsom fraktassuradör; och ansåg dispachören fartyget vara lagligen afträdt samt bolaget Gauthiod, jemlikt sjöförsäkringsplanen, följaktligen skyldigt utgifva ersättning för den beräknade fraktförlusten. Bolaget Gauthiod och firman James Sinclair & Son, såsom lastegare, klandrade dispachen och yrkade ändring deri på den grund, bland annat, att fartyget icke blifvit kondemneradt. Rådstufvurätten fastställde dispachen.

Svenska skonertskeppet „Florida“, tillhörigt M. Pettersson m. fl., på resa från Piteå till Goole med last af trävaror, grundstötte natten mellan den 13 og 14 Oktober 1899 i Göteborgs

skärgård och blef, sedan fartyget åter kommit flott, med främmande biträde infördt till Göteborg såsom nödhamn, der fartyget upptogs å slip och lasten lossades. På föranstaltande af befälhafvaren, Sjökaptenen N. P. Nilsson, hölls besigtning å fartyget, dervid besigtningsmännen värderade fartyget i skadadt skick till 4,250 kronor samt uppskattade kostnaden för fartygets iståndsättande, efter afdrag af värdet af en del gammal metall, till 13,323 kronor. Lasten, enligt konnossement utgörande 143,810 standards trävaror, hvaraf under resan intet gått förloradt, värderades vid besigtning till 12,794 kronor 85 öre. Enligt det i Leeds angående resan upprättade certeparti var frakten bestämd till £ 1.12.6 för standard, med 2/3 frakt för stuage; och innefattade certepartiet den bestämmelse, att i händelse af haveri sådant skulle uppgöras „enligt lag och sedvänja hos Lloyds“. Enligt qvitto å konnossementet hade „Florida“s befälhafvare emottagit £ 25 i fraktförskott, derå assuranspremie erlagts till lastemottagaren.

Lasten tillhörde handelsfirman James Sinclair & Son i Göteborg. Fartyget var försäkradt i Sjöassuranceföreningen Hoppet samt lasten och frakten i Sjöförsäkringsaktiebolaget Gauthiod.

Dispachören i Göteborg verkstälde utredning för fördelning af kostnaderna till följd af haveriet å fartyg, frakt och last, äfvensom för bestämmande af ersättningsskyldigheten för bolaget Gauthiod på grund af fraktförsäkringen och utgaf härom dispache den 12 Februari 1900.

Hos dispachören företeddes en af hufvudredaren för „Florida“ till assuradörerne för fartygets frakt stäld skrifvelse, innefattande meddelande derom, att, enär „Florida“s skador vid besigtning befunnits uppgå till mera än 3/4 af fartygets försäkringsvärde, 14,000 kronor, för hvilken summa fartyget jemväl blifvit år 1897 inköpt, rederiet för fartyget, jemlikt § 257 Sjölagen, afträdt detsamma till försäkringsgifvaren under fordran på ersättning, för totalförlust, som jemväl af försäkringsgifvaren beviljats, å hvilken handling fanns tecknad påskrift af styrelsen för Sjöassuransföreningen Hoppet af denna lydelse:

Sjöassuransföreningen Hoppet i Brantevik har såsom försäkringsgifvare godkänt den i Göteborg verkstälda besigtningen och värderingen af „Florida“s lidna skador och då fartyget sålunda är kondemneradt, beviljat rederiets fordran på ersättning för total förlust“.

Bolaget Gauthiod anförde hos dispachören, att, då fartyget icke blifvit kondemneradt, resans afbrytande i Göteborg vore en följd af enskildt aftal emellan rederiet och lastegaren samt att, då rederiet vid detta aftals ingående varit i tillfälle att skydda sin rätt rörande fraktförlust, bolaget bestrede, att någon ersättningsskyldighet för fraktförlust ålåge bolaget.

Dispachören antecknade, att, enligt hvad inhemtats, särskildt aftal emellan rederiet och vederbörande för lasten icke träffats om resans slutande i Göteborg, utan att lastens skiljande från fartyget derstädes af båda parterna ansetts såsom en gifven följd af fartygets lidna skador.

Det gemensamma haveriet beräknades i dispachen till 5,779 kronor 11 öre, deribland upptoges aflöning till befälhafvaren och besättningen under uppehållet i Göteborg, 416 kronor 50 öre, samt kost till dem under samma tid, 262 kronor 50 öre.

I det gemensamma haveriet deltogo *fartyget* med sitt värde

i skadadt skick		kr.	4,250.00
fraktförskottet .... £ 25 à kr. 18.25		„	456.25
frakt i risk för rederiet, hela frakten för hela resan utgörande	£ 229.15. 5		
deraf distansfrakten beräknades till $6\frac{983}{1480}$	£ 157.18.11		
hvarifrån afginge fraktförskottet	£ 25.00.00		
då distansfrakten belöpte sig till	£ 132.18.11		
eller à kr. 18.25	kr. 2,426.26		
med hälften deraf		„	1,213.13
lasten med dess vid besigtning uppskattade värde	kr. 12,794.85		
efter afdrag af distansfrakt, inbegripet fraktförskottet	„ 2,882.51		
		„	9.912.34
Summa deltagande kapital		kr.	15,831.72

Efter denna uträkning påfördes af gemensamma haveriet, 5,779 kronor 11 öre;

fartyget	kr.	1,551.40
fraktförskottet	„	166.54
frakt i risk för rederiet	„	442.83
lasten	„	3,618.34
Summa	kr.	5,779.11

I fråga om bolaget Gauthiods ersättningsskyldighet på grund af fraktförsäkringen verkstälde dispachören följande utredning:

Då frakten för hela resan utgjort £ 229.15.5, med afdrag af fraktförskott, £ 25, eller .... £ 204.15.5

motsvarande à kr. 18.25 .... kr. 3,737.07
samt den intjenta distansfrakten enligt ofvanstående utredning belöpt sig till .... „ 2,426.26

så utgjorde den genom resans slutande i Göteborg uppkomna fraktförlust .... kr. 1,310.81

Beträffande denna fraktförlust yttrade dispachören, att ehuru besigtningsmännen icke afgifvit yttrande, huruvida fartyget borde anses vara iståndsättligt eller icke, likväl och då fartygets skador vid besigtningen uppskattats til 13,323 kronor samt fartygets försäkringsvärde utgjort 14,000 kronor, fartyget vore, enligt 257 § Sjölagen, att anse såsom lagligen afträdt af dess försäkringstagare, vid hvilket förhållande det, jemlikt 85 § 3 stycket i Allmän svensk sjöförsäkringsplan, ålades bolaget Gauthiod att ersätta ofvanberörda fraktförlust, 1310 kronor 81 öre, med afdrag af hvad genom olyckshändelsen besparats å de under försäkringen innefattade utgifter, hvilka besparingar beräknats till 936 kronor 38 öre, men med tillägg af fraktens bidrag till gemensamt haveri, 442 kronor 83 öre, i följd hvaraf bolaget Gauthiods ersättningsskyldighet till fraktförsäkringstagaren af dispachören faststäldes till 817 kronor 26 öre.

Såväl bolaget Gauthiod som handelsfirman James Sinclair & Son klandrade dispachen vid Rådhusrätten i Göteborg.

Bolaget Gauthiod anförde: Genom besigtningen å fartyget hade endast utrönts, att fartygets skador uppgått till mera än 3/4 af fartygets försäkringssumma, men derför ingalunda af fartygets inneboende värde. Deremot hade besigtningsmännen icke förklarat, att fartyget ej vore värdt att iståndsättas, och fartyget vore alltså icke kondemneradt, på grund hvaraf bolaget vidhölle, att någon ersättningsskyldighet för fraktförlust icke ålåge bolaget. 257 § Sjölagen vore icke tillämplig å förevarande fall, ty sagda lagrum afsåge endast att reglera ett visst förhållande mellan försäkringstagare och försäkringsgifvare *å kasko,* dervid förutsättningen vore, att inga andra intressen stode på spel. Dispachörens uttalande syntes hvila på en förvexling af rederiets *rätt till abandon* — en åtgärd, som uteslutande berörde dess rättighet

att i visst fall afträda sitt fartyg — och *rätt till kondemnation* — en åtgärd, som berörde *alla* i företaget intresserade. Derest dispachörens åsigt förklarades vara riktig, förmenade bolaget, att en allvarsam förgripelse på tredje mans rätt blifvit godkänd, ty då ett rederi förbundit sig att forsla en last från en ort till en annan, borde det icke ega rätt att häfva ett sådant aftal, med mindre än att fartyget vore att betrakta såsom en totalförlust. I föreliggande fall hade rederiet varit skyldigt att skydda sig mot fraktförlust antingen genom att iståndsätta fartyget och fortsätta resan eller ock genom att, efter öfverenskommelse med frakt- och lastassuradörerna, anskaffa annat lämpligt tonnage för det ingångna aftalets fullföljande. På grund af hvad sålunda anförts, yrkade bolaget, att Rådhusrätten måtte, med upphäfvande af dispachörens öfverklagade utredning, förklara, att „Florida“ icke vore lagligen kondemneradt, samt återförvisa ärendet till dispachören med åläggande för honom att under den af bolaget angifna förutsättning utreda beloppet af bolagets ersättningsskyldighet.

Firman James Sinclair & Son yrkade, att *antingen* hela dispachen skulle upphäfvas på den grund, att fartyget ej kondemnerats, vid hvilket förhållande fraktaftalet bort af rederiet fullgöras d. v. s. resan fortsättas, *eller* ock att dispachen skulle ändras på den grund, att haveriet uppgjorts enligt svensk lag, ehuru enligt certepartiet engelsk lag bort läggas till grund derför. Firman åberopade hvad bolaget Gauthiod anfört samt yttrade vidare: Då fartyg och last icke blifvit lagligen skilda i Göteborg, hade dispache icke bort uppgöras der, utan i fartygets bestämmelseort, Goole. Om så förfarits, hade någon distansfrakt ej drabbat lasten, hvarjemte rederiet ensamt drabbats af kostnaderna för aflöning och kost under uppehållet i Göteborg till befälhafvaren och besättning, hvilka kostnader nu påförts det gemensamma haveriet. Den omständigheten att fartyg och last skilts i nödhamn utom England, kunde icke upphäfva certepartiets föreskrift derom, att haveri skulle uppgöras enligt „lag och Lloyds sedvänja“. Firman hade visserligen till „Florida“s befälhafvare aflemnat förbindelse att betala såväl lastens enskilda och gemensamma kostnader i haveriet som ock fartyget tillkommande distansfrakt, men detta hade skett, enär befälhafvaren under uppgift, att fartyget vore kondemneradt, vägrat att utlemna lasten annorledes än mot dylik förbindelse. Någon anledning att yrka på lastens fortskaffande hade då icke funnits, enär firman icke betviflat befälhafvarens uppgift derom, att fartyget vore kon-

demneradt. Emellertid vore denna förbindelse icke bindande, då fartyget icke vore lagligen kondemneradt.

Befälhafvaren å „Florida" genmälde: Fartyget vore inköpt år 1897 för 14,000 kronor och vore försäkradt för 13,950 kronor. Dess inneboende värde utgjorde fartygets värde i skadadt skick, 4,250 kronor, med tillägg af beloppet af skadorna, 13,323 kronor, sålunda tillhopa 17,573 kronor. Då skadorna uppgått till mera än $^{3}/_{4}$ af fartygets inneboende värde, vore fartyget, enligt 257 § Sjölagen, lagligen kondemneradt. Hvad anginge James Sinclair & Sons klander deröfver, att dispachen uppgjorts efter svensk lag, vore detta obefogadt, enär certepartiet endast innehölle, att haveri skulle uppgöras efter „lag och sedvänja hos Lloyds", men denna „lag och sedvänja hos Lloyds" upphörde att vara gällande, så snart fartyg och last skilts i nödhamn utom England. Fördenskull yrkades besvärens ogillande och dispachens fastställande.

Rådhusrätten meddelade den 31 Maj 1900 följande utslag:

„Rådhusrätten finner väl kondemnering af ifrågavarande fartyg icke hafva egt rum; men enär ostridigt förekommit ej mindre, att, sedan fartyget efter lidet haveri sökt nödhamn härstädes och vid besigtning skadan å fartyget befunnits uppgå til tre fjerdedelar af försäkringsvärdet, fartyget blifvit, jemlikt 257 § 2 stycket Sjölagen, af rederiet afträdt till försäkringsgifvaren, än äfven att egarne af lasten och deras härvarande ombud med kännedom om sagde förhållande här mottagit densamma mot förbindelse att ansvara för betalning af de i 155 § Sjölagen omförmälda fordringar, deribland ock fartyget tillkommande distansfrakt;

förty och som vid dessa förhållanden resan är att betrakta såsom härstädes afslutad samt utredning och fördelning af gemensamma haveriet sålunda, enligt 213 § Sjölagen, bort, på sätt som skett, ega rum å denna ort,

alltså och då i fall, som det förevarande, att fartyg blifvit lagligen afträdt, försäkringsgifvaren af frakten, jemlikt grunderna för sjöförsäkringsplanens 85 § 3 stycket, har skyldighet att gälda fraktförlusten,

samt anmärkning mot dispachörens utredning i denna del icke förekommit,

varda besvären af Rådhusrätten ogillade".

104.

Göteborgs Rådstufvurätts dom den 14 Juni 1900.

Skepparen Oscar Emanuelsson
(Generalkonsuln Robert Bersén)
mot
Rederiet för Göteborgsångaren „Ida"
(v. Häradshöfdingen Harald Josephson).

Den af käranden förda galeasen „Vandringsman" sammanstötte i Göta elf med ångfartyget „Ida", fördt af sjökaptenen J. S. Fröjdendahl, med den påföljd, att galeasen sjönk. Galeasen bergades sedermera jemte innehafvande last och innfördes till Göteborg. Käranden instämde svaranden till Göteborgs Rådstufvurätt med yrkande om ersättning, enär sammanstötningen vållats uteslutande genom felaktig manöver å ångaren „Ida"s sida. Svaranden bestred käromålet. Rådstufvurätten ansåg ångaren ensam vållande till sammanstötningen och dömde dess rederi att till käranden, för egen del och i hans egenskap af representant för rederiet och för egarne af lasten, utgifva tillsammans 5496 kronor jemte ränta.

Galeasen „Vandringsman", förd af skepparen Oscar Emanuelsson och stadd på resa från Göteborg till Margretebergs tegelbruk med last af stenkol, sammanstötte den 16 Juli 1899 i Göta elf emellan Jordfallets färja och Surte med ångfartyget „Ida", fördt af sjökaptenen John Svensson Fröjdendahl och stadt på resa från Carlstad till Göteborg med last af pitprops, med den påföljd, att galeasen efter en stund sjönk. Sedermera blef emellertid galeasen jemte ombordvarande last bergad och förd till Göteborg.

Angående ifrågavarande olycka afgåfvo befälhafvarne å båda fartygen hvar för sig sjöförklaring inför Rådhusrätten i Göteborg.

Emanuelsson uppgaf: att, då galeasen „Vandringsman" den 16 Juli 1899 seglat uppför Göta elf, dervid vinden på morgonen varit sydlig, men senare på dagen öfvergått till vestlig, fartyget, som varit i godt och sjövärdigt skick, hållit kursen så mycket styrbord som möjligt, följaktligen intill Westgötasidan af elfven; att galeasen, hvilken gått med omkring 3 knops fart och hvars segel varit utfirade åt styrbord, omkring kl. 2 e. m. i närheten af Ellesbo ved Surte mött ångfartyget „Ida"; att ångaren, då den först kommit i sigte, hållit sig intill Westgötalandet, men, sedan den närmat sig galeasen, till en början styrt öfver åt Hisingssidan af elfven och kort derpå åter styrt till Westgötalandet med den påföljd, att ångaren med sin förstäf törnat emot galeasens styrbords bog invid stäfven; att, enär ångaren gått

med full fart, galeasens bog inbräckts, hvarefter galeasen, som med förriggen fastnat i ångarens stäf, i följd af stöten och vindens verkan på seglen förts ut i farleden; att, sedan förriggen sönderslitits, ångaren, som gått back, kommit på grund med aktern vid Hisingsstranden, hvaremot galeasen inom några minuter sjunkit på 21 fots vatten och blivit liggande tvärs i farleden med förstäfven åt Hisingsstranden; att galeasen, efter det ångaren kommit i sigte, icke gjort någon kursförändring, utan alltjemt styrt intill Westgötalandet; att från ångaren vid tillfället icke gifvits mera än en signal, bestående af två korta, på hvarandra följande ljud med ånghvisslan; samt att Emanuelsson, så snart signalen af honom uppfattats, med bibehållande af sin kurs och på kort afstånd från ångaren tillropat dess besätning att „taga galeasen om babord“.

Emanuelssons uppgifter vitsordades af besättningen å „Vandringsman“.

Den af Fröjdendahl afgifna sjöförklaringen var af följande hufvudsakliga innehåll: att, då ångaren „Ida“ på nedgående till Göteborg omkring klockan 1.30 e. m. befunnit sig ungefär 300 meter ofvanför Ellesbo vid Surte, från ångaren iagttagits galeasen „Vandringsman“, hvilken varit stadd på uppgående och liksom ångaren hållit kurs midt i segelleden; att, så snart galeasen kommit i sigte, från „Ida“ med ånghvisslan gifvits en signal, bestående af ett kort ljud, hvarjemte ångaren styrts styrbord så nära Hisingslandet som möjligt och framgått med endast half maskin; att Fröjdendahl kort derpå kommenderat stopp och back till maskinrummet, hvilken befallning omedelbart utförts, hvarjemte, då ångaren befunnit sig på omkring 150 meters afstånd från galeasen, med ånghvisslan gifvits ytterligare en signal, bestående af ett kort ljud; att, då ångaren hvars propeller vore venstergängad, emellertid börjat svänga babord hän, så att den närmat sig något åt Westgötasidan, befallning gifvits för undvikande af grundstötning att gå sakta framåt, men att, så snart ångaren fått styrfart, åter kommenderats stopp och back; att under hela denna manöver ångaren hållits så nära Hisingssidan af elfven som möjligt; att galeasen, hvilken gått för fulla segel och med god vind, då första signalen gifvits från ångaren, hållit rätt kurs, men strax derpå ändrat kurs och styrt babord hän; att, då galeasen derigenom kommit intill Hisingsstranden samt jemväl ångaren, på sätt förut nämnts, hållits intill samma strand, fartygen stött samman, dervid ångaren med sin stäf träffat gale-

asens bog något styrbord om stäfven; att i samma ögonblick, som sammanstötningen egt rum, ångaren kommit på grund med aktern och styrbords sida; att galeasens forrigg, som vid sammanstötningen fastnat å ångarens stäf och ankare, kapats, hvarefter galeasen sjunkit omkring 15 minuter efter sammanstötningen; samt att, ehuru ångarens maskin efter sammanstötningen oafbrutet arbetat fullt back, ångaren stått qvar å grund och först efter mera än en timmes förlopp kommit loss.

Fröjdendahls förklaring vitsordades i hufvudsak af ångaren „Ida“s besättning.

Befälhafvaren å galeasen „Vandringsman“ instämde rederiet för ångaren „Ida“ till Rådhusrätten i Göteborg under yrkande, att, som ofvan omförmälda sammanstötning uteslutande vållats genom felaktig manövrering från ångaren „Ida“s sida, ångarens rederi måtte åläggas att med fartyget och dess frakt ersätta all galeasen „Vandringsman“ och dess last genom sammanstötningen tillfogad skada och kostnader; uppgifvande käranden, att „Ida“s felaktiga manövrering bestått deri, at „Ida“ i strid med föreskrifter i gällande förordning angående åtgärder till undvikande af ombordläggning art. 20 och 23 hvarken hållit undan för galeasen eller, då „Ida“ nalkats galeasen, minskat sin fart.

Under åberopande af den af honom afgifna sjöförklaring bestred svaranden käromålet, enär, enligt hans förmenande, det varit „Vandringsman“, som förorsakat sammanstötningen derigenom, att den kort förut girat babord hän.

Å ömse sidor läto parterna afhöra åtskilliga vittnen, hvarjemte käranden förebragte utredning angående den genom sammanstötningen förorsakade skadan å galeasen och dess last.

Rådhusrätten utlät sig i dom den 14 Juni 1900: att Rådhusrätten funne det vara i målet utredt, att ångfartyget „Ida“, fördt af sjökaptenen John Svensson Fröjdendahl och stadt på resa från Carlstad till Göteborg med last af pitprops, den 16 Juli 1899 i Göta elf mellan Jordfallets färja och Surte sammanstött med galeasen „Vandringsman“, förd af käranden, skepparen Oscar Emanuelsson och stadd på resa från Göteborg till Margretebergs tegelbruk med last af stenkol, på sådant sätt, att ångaren med dess stäf träffat galeasens styrbords bog omkring en fot från stäfven med den påföljd, att bogen inbräckts och galeasen om en stund sjunkit på ett djup af 21 fots vatten; äfvensom att sammanstötningen egt rum invid Westgötasidan af elfven, utmed hvilken sida galeasen från det ångaren på ett afstånd af omkring

300 meter först blifvit synlig intill sammanstötningen bibehållit sin kurs oförändrad;

och emedan af hvad sålunda förekommit måste anses framgå, att ångaren, hvilken det, jemlikt artiklarne 20 och 25 i Kongl. Förordningen den 9 December 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m., ålegat ej mindre att hålla sig på den sida af farleden, som legat åt ångarens styrbords sida, än äfven att hålla undan för seglaren, manövrerat i strid emot dessa föreskrifter,

funne Rådhusrätten ångaren „Ida“ ensam hafva varit vållande till ifrågavarande sammanstötning och rederiet för detta fartyg sålunda, jemlikt §§ 220 och 222 Sjölagen, hafva skyldighet att ersätta den derigenom upkomna skada och förlust, i hvilket afseende käranden yrkat utbekomma dels 3128 kronor 98 öre, hvartill skadorna å fartyget af utsedde besigtningsmän uppskattats, dels 459 kronor 50 öre, kostnader för bergning af fartyget och dess tillhörigheter, dels 828 kronor 32 öre, utgörande skilnaden mellan den intagna och den bergade lastens värde, dels 234 kronor, fartyget tillkommande frakt, dels 174 kronor, värdet af käranden tillhörige, skadade och förlorade effekter, dels 403 kronor 20 öre, godtgörelse för förlust, som ådragits rederiet genom fartygets overksamhet under bergningen och reparationen, dels 50 kronor, arvode till kommissionär för ordnandet af fartygets haveri, dels 50 kronor, lösen för nytt mätbref, dels 68 kronor, kostnader i och för fartygets sjöförklaring m. m., och dels 100 kronor, arvode till besigtningsmännen.

Och emedan uppskattningen af fartygets genom ombordläggningen ådragna skador blifvit af besigtningsmännen edligen bestyrkt och öfrige ersättningsbeloppen, hvilka samtlige föranledts af sammanstötningen, lemnats utan bestridande, pröfvade Rådhusrätten rättvist förpligta rederiet för ångaren „Ida“ att mot qvitto till käranden, för egen del och i hans egenskap af representant för galeasen „Vandringsman“s rederi och för egaren af lasten, utgifva tillhopa 5496 Kronor jemte 5 % årlig ränta derå från den 7 Sept. 1899, då målet första gången förevar, tills betalning skedde, med rätt för käranden att för utbekommande af hvad sålunda blifvit käranden tilldömdt hålla sig till ångfartyget „Ida“ och dess frakt.

105.

Kongl. Majt.s dom den 23 Juli 1900.

Sjökaptenen August Carlsson

mot

Sjökaptenen S. M. Brunk och Sjöassuransföreningen Hoppet.

Sedan Brunk, såsom befälhafvare å jakten „Theodor", till Rådstufvurätten i Sundsvall instämt Carlsson, såsom befälhafvare å briggen „Emma", med yrkande om ersättning för genom kollision jakten „Theodor" och dess last tillfogad skada äfvensom för kostnader i följd af sammanstötningen, tillsammans 8605 kronor 23 öre, och Rådstufvurätten genom utslag den 31 December 1898 förklarat briggen „Emma" ensam vållande till sammanstötningen och fördenskull förpligtat Carlsson att till Brunk utgifva nämnda belopp jemte 5 % ränta och rättegångskostnader med 200 kronor samt Svea Hofrätt, efter af Carlsson anfördt vad, genom dom den 30 Juni 1899 ej funnit skäl att i Rådstufvurättens utslag göra annan ändring än att, då Brunk ej fordrat ränta, Carlsson befriades från skyldighet att utgifva ränta, blef Hofrättens dom af Kongl. Majt. fastställd och Carlsson förpligtad ersätta Brunks kostnader å saken hos Kongl. Majt. med 100 kronor.

Kongl. Majt.s Dom i den till Kongl. Majt.s öfverseende från Dess och Rikets Svea Hofrätt genom ordentligt sökande komna sak emellan Sjökaptenen August Carlsson, sökande, samt Sjökaptenen Sven Magnus Brunk, tillstädeskommen, äfvensom Sjöassuransföreningen Hoppet i Brantevik, uteblifven, svarande;

uti hvilken sak handlingarne visa:

att Brunk till Rådstufvurätten i Sundsvall instämt Carlsson med yrkande, att enär den af Brunk förda jakten „Theodor" natten mellan den 5 och den 6 Augusti 1897 under resa från Helgenäs till Kjöge blifvit i närheten af Dämmans fyr i Kalmarsund påseglad af briggen „Emma", samt Carlsson såsom befälhafvare å sistberörda fartyg genom felaktig manövrering förorsakat nämnda ombordläggning, Carlsson måtte förpligtas att för den skada, som genom ombordläggningen tillfogats jakten „Theodor" och dess last, äfvensom för de kostnader, hvilka i följd af sammanstötningen blifvit Brunk tillskyndade, till denne utgifva ersättning med tillhopa 8605 kronor 23 öre;

att sedan Brunk efter honom af Rådstufvurätten meddeladt tillstånd låtit vid annan domstol såsom vittnen i saken afhöra Byggmästaren Johan Grufstedt i Ystad samt Sjökaptenerna Ola Jönsson och Martin Rasmusson i Brantevik, Carlsson bestridt allt

afseende å vittnesförhöret, enär han icke blifvit om tiden för dess hållande behörigen underrättad;

att efter det vice Häradshöfdingen C. G. Hay, under åberopande af dels protokoll vid sammanträde den 1 Augusti 1898 med delegarne i Sjöassuransföreningon Hoppet, enligt hvilket delegarne uppdragit åt Sjökaptenen L. Nilsson eller den han i sitt ställe förordnade att föra föreningens talan i förevarande sak, dels ock en af Nilsson för Hay utfärdad fullmakt, vid Rådstufvurätten anmält att föreningen, hos hvilken jakten „Theodor“ vore försäkrad och som på grund deraf vore skyldig ersätta en tredjedel af den fartyget tillfogade skadans belopp, såsom mellankommande part förda talan för en tredjedel af fartygets värde, men Carlsson anmärkt att Hay icke genom de företedda handlingarna visat behörighet att föra talan för föreningen, Rådstufvurätten genom beslut den 29 Augusti 1898 lemnat utan afseende den af Carlsson sålunda framstälda anmärkning;

att Carlsson vid Rådstufvurätten invändt, att enär Brunk icke visat sig ega uppdrag af lastens egare eller försäkringsgifvare att i saken föra talan angående lasten och icke heller vore berättigad att för egen del i sådant afseende föra talan, Brunks påståenden, såvidt de rörde ersättning för skada å lasten, icke måtte till pröfning upptagas;

att Rådstufvurätten, hvarest Brunk och Carlsson hvar af annan fordrat ersättning för rättegångskostnaderna, genom utslag den 31 December 1898 utlåtit sig, att enär af handlingarna framginge att den af Carlsson förda Briggen „Emma“ den 5 Augusti 1897 sammanstött med jakten „Theodor“, samt briggen „Emma“, som vid tillfället seglat för öppen vind och förty, jemlikt Artikeln 17 i Förordningen den 9 December 1896 angående åtgärder för undvikande af ombordläggning med mera, varit skyldig att hålla undan för det mötande fartyget, som seglat bidevind för styrbords halsar, icke i enlighet med Artikeln 40 i samma Förordning i tid vidtagit manöver för undvikande af ombordläggning; ty och som det icke vore emot den af Brunk förebragta bevisningen lagligen styrkt, att jakten „Theodor“ afvikit ur sin kurs, samt Briggen „Emma“ således måste anses vara ensam vållande till sammanstötningen fartygen emellan; alltså och då Rådstufvurätten, som funne skäligt att utan afseende å Carlssons invändningar tillerkänna de af Grufstedt, Jönsson och Rasmusson aflagda vittnesmål laga verkan, ansåge det vara lagligen utredt, att de genom sammanstötningen jakten „Theodor“ och dess last tillskyndade

skador och kostnader uppgått till utkräfda beloppet, 8605 kronor 23 öre; förpligtades Carlsson att till Brunk emot qvitto genast utgifva nämnda belopp, 8605 kronor 23 öre, jemte fem procent ränta derå från stämningsdagen den 19 Augusti 1897, tills betalning skedde, samt att ersätta Brunks rättegångskostnad med 200 kronor;

samt att Hofrätten, der Carlsson efter vad sökt ändring, i dom den 30 Juni 1899 yttrat, att Hofrätten pröfvade rättvist fastställa Rådstufvurättens ofvanberörda den 29 Augusti 1898 meddelade beslut; och funne Hofrätten, som lemnade utan afseende af Carlsson i Hofrätten framstäld begäran om vittnesförhör, ej skäl att i Rådstufvurättens utslag göra annan ändring än att, då Brunk icke, såvidt handlingarna i saken utvisade, fordrat ränta, Carlsson blefve befriad från honom ålagd skyldighet att gälda ränta;

deri Carlsson i underdånighet sökt ändring, som Brunk bestridt under anspråk tillika på ersättning för kostnaderna å saken hos Kongl. Majt.;

med Kongl. Majt.s Högsta Domstol besluten. Gifven Stockholms Slott den 23 Juli 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit Sig föredragas handlingarna i denna sak och pröfvar rättvist fastställa Hofrättens dom; skolande Carlsson ersätta Brunk kostnaderna å saken hos Kongl. Majt. med 100 kronor jemte hvad som utgår till lösen af Kongl. Majt.s dom. Det vederbörande hafva att ställa sig till underdånig efterrättelse.

Under Kongl. Majt.s Sekret.

A. Åkerman.

106.

Göteborgs Rådstufvurätts dom den 28 Juli 1900.

Fiskaren Lars Pontus Nilsson m. fl.
(e. o. Hofrättsnotarien H. Almstrand)

mot

Befälhafvaren å ångfartyget „Ariosto", Sjökaptenen Fredr. Dossor
(Generalkonsuln Robert Bersén).

Genom stämning till Rådstufvurätten i Göteborg yrkade kärandena att, som svaranden öfverseglat en kärandena tillhörig sillvad, han måtte åläggas utgifva ersättning för kärandena tillfogad skada m. m., tillsammans uppgående till 1500 kronor jemte ränta och rättegångskostnader. Rådstufvurätten fann

svaranden hafva varit vållande till öfverseglingen af vaden och dömde honom utgifva fordrade beloppet 1500 kronor jemte ränta samt ersätta kärandens kostnader å målet med 550 kronor.

Fiskrarne Lars Pontus Nilsson m. fl. instämde befälhafvaren å ångfartyget „Ariosto“, Sjökaptenen Fredr. Dossor, till Rådhusrätten i Göteborg med yrkande, att, enär svaranden den 23 December 1898 med nämnda fartyg i närheten af Vinga öfverseglat en kärandena tillhörig sillvad, han måtte förpligtas att dels personligen och dels med fartyget ersätta kärandena derigenom tillfogad skada, i hvilket afseende kärandena under rättegången slutligen fordrade ersättning för 29 dukar af vaden, som förstörts, med 1000 kronor samt för besvär och arbetskostnader för vadens återställande med femhundra kronor eller tilhopa 1500 kronor jemte ränta samt ersättning för rättegångskostnaderna.

Angående omständigheterna vid ifrågavarande öfversegling uppgåfvo kärandena: Den 23 December 1898 omkring kl. 2 eller 2.30 e. m. hade de från två båtar utan tillsatta segel i öppet vatten på omkring en sjöminuts afstånd från Klöfskär med Vinga fyr i nordvest till nord varit sysselsatta att fiska sill med en dem tillhörig s. k. snörpvad, hvilken varit försedd med dels större korkflöten längs hela vadens öfverkant och dels en kagge eller boj af omkring fem kannors rymd, hvilken varit fästad på midten af vadens öfverkant och flutit på vattnet så högt, att den i det rådande vackra vädret med ljus och klar luft varit synlig på flera kabellängders afstånd. Ångfartyget „Ariosto“, som vid nämnda tid kommit på utgående från Göteborg med full fart, hade då, utan att derförut minska farten eller gifva någon signal, gått öfver vaden med den påföljd, att 29 stycken af de dukar, af hvilka vaden varit sammansatt, blifvit förstörda och en deri innesluten betydande mängd sill gått förlorad. Innan öfverseglingen inträffat, hade båtarnes besättning genom höga rop och vinkningar sökt göra besättningen å „Ariosto“ uppmärksam derpå, att vaden låge i vägen för honom. Vaden var utlagd utanför den vanliga segelleden och alla andra fartyg, som passerat, hade hållit sig minst en sjöminut söder om vaden, der stora inloppet till Göteborg ginge.

På grund heraf förmenade kärandena, att svaranden handlat i strid mot d e l s artiklarne 20 och 26 i Kongl. Förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896, som ålade andra fartyg att hålla undan för fartyg, som fiskade med nät, liner eller bottennät, *dels* artikeln

23 i samma förordning, enligt hvilken ångfartyg, som skall hålla undan för annat fartyg, vore skyldigt att, då det nalkades annat fartyg, om nödigt vore, minska sin fart eller stoppa eller backa, och *dels* artikeln 29 i oftanämnda förordning, som stadgade skyldighet att hålla behörig utkik och att iakttaga förigtighetsmått, som betingades af vanligt sjömansbruk eller af särskilda för handen varande omständigheter, samt att svaranden fördenskull varit ensam vållande till den inträffade skadan.

Svaranden bestred käromålet och yttrade: Svaranden hade icke låtit någon oförsigtighet eller vårdslöshet komma sig till last. Vaden hade icke varit försedd, med sådana märken eller flöten, som kunnat skönjas af annalkande fartyg, och hade dessutom varit utlagd i vanlig segelled. Då 19 § i Kongl. Fiskeristadgan den 29 Juni 1852, hvilket stadgande enligt svarandens åsigt vore i förevarande fall tillämpligt, ålade befälhafvare å fartyg att tillse, att han icke öfverseglade fiskredskap, allenast i sådana fall, då redskapen vore försedda med synliga märken och utlagda å annan plats än i vanlig segelled, kunde svaranden icke göras ansvarig för den inträffade skadan, som uteslutande förorsakats genom kärandenas oförsigtighet. Kongl. Förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896 vore icke i detta fall tillämplig, men åberopade svaranden, derest sagda förordning dock af rätten skulle anses tillämplig, förordningens artikel 26, som förbjöde fartyg eller båt, som vore sysselsatt med fiske, att spärra sådan farled, som begagnades af andra fartyg än fiskarfartyg eller båtar. Derjemte bestred svaranden, att skadan uppgått till det af kärandena uppgifna belopp.

Å ömse sidor läto parterne afhöra åtskilliga vittnen till bestyrkande af omständigheterna vid ifrågavarande öfversegling, hvarjemte kärandena förebragte utredning angående skadans storlek.

Rådhusrätten utlät sig i dom den 28 Juli 1900: att enär upplyst blifvit, att under det kärandena den 23 December 1898 omkring klockan 2 eller 2,30 e.m. från två båtar utan tillsatta segel i öppet vatten på omkring en sjöminuts afstånd från Klöfskär med Vinga fyr i nordvest till nord varit sysselsatte att fiska sill med en dem tillhörig s. k. snörpvad, ångfartyget „Ariosto“ på väg från Göteborg kommit med god fart och, utan att denna i större mån saktats, gått öfver vaden med den päföljd, att 29 stycker af de dukar, af hvilka vaden varit sammansatt, blifvit förstörda;

ty och som vid tillfället ostridigt varit fullt ljust och klar luft samt från „Ariosto“ alltså, derest nödig varsamhet och upp-

märksamhet ombord å fartyget iakttagits, bort kunna varseblifvas den kagge eller boj af omkring fem kannors rymd, som, enligt hvad i målet afhörda vittnen sammanstämmanda intygat, varit fästad på mitten af vadens öfverkant och flutit å vattnet så högt, att den varit lätt synlig på tre kabellängders afstånd,

samt i allt fall svaranden, som från „Ariosto"s kommandobrygga sjelf utöfvat befälet ombord å fartyget, såväl af den omständigheten, att kärandenas båtar legat stilla utan tillsatta segel, som äfven derigenom att de personer, som uppehållit sig i båtarna, medelst rop och vinkningar gifvit tillkänna, att hinder förefunnes för fartygets fortsatta framfart, haft anledning antaga, att från kärandenas båtar bedrifvits vadfiske;

alltså och då det på grund af art. 26, jemförd med art. 20 i Kongl. förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning samt signaler för angifvande af nöd å fartyg den 9 December 1896, hvilken Kongl. förordning måste anses i förevarande fall tillämplig, ålåge ångfartyg på väg att hålla undan för båtar, som fiska med nät, linor eller bottannät,

och „Ariosto", då den nalkades kärandenas fiskebåtar, jemlikt art. 23 i nämnda Kongl. förordning, bort stoppa och backa. intill dess från „Ariosto" utrönts, hvarest kärandenas fiskredskap varit utlagda,

funne Rådhusrätten svaranden hafva varit vållande till öfverseglingen af vaden,

i följd hvaraf och då i målet blifvit styrkt, att den genom öfverseglingen uppkomna skadan å vaden belöpt sig till ett värde af 1500 kronor samt enligt § 8 i gällande sjölag redare häftade med, bland annat, fartyget för skada, som af befälhafvaren eller någon af besättningen genom fel eller försummelse i tjensten åstadkommes.

Rådhusrätten pröfvade lagligt förpligta svaranden Dossor och rederiet för ångfartyget „Ariosto" att, hvilkendera gälda gitte, rederiet dock endast med fartyget, till kärandena utgifva ersättning för omförmälda skada med 1500 kronor jemte 5 procent årlig ränta derå från stämningsdagen eller åttonde dagen före den 26 Augusti 1899, då målet första gången förevarit, till dess betalning skedde;

och skulle svaranden och förenämnda rederi derjemte godtgöra kärandenas kostnader å målet med 550 kronor.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 32	Aargang I	1900

107.

Dom, afsagt af Christianssands Sjøret den 2den Oktbr. 1900.

Kaptein A. Tollefsen, Fører af Jagt „Vandringsmanden"
(Overretssagfører P. Hansen)
mod
Konsul Hans Johnsen
(Overretssagfører Omdal).

En Ladning skal losses til samme Modtager i 3 forskjellige Havne. Der er ialt 4 Liggedage, som Retten fordeler paa de 3 Steder, saaledes at der falder en Dag paa den første Plads. Denne ene Dag var en Fredag, og Losningen paa dette Sted skulde altsaa have været fuldendt denne Dag. Grundet paa Strid med Modtageren om Lossestedet tilendebringes Losningen paa første Sted imidlertid først den følgende Onsdag. Retten tilkjender bl. a. Skipperen Liggedagspenge for Lørdag og følgende Dage inklusive Onsdag og regner altsaa Overliggedagene at begynde allerede om Lørdagen, skjønt der da endnu var 3 Liggedage tilbage (nemlig for de to resterende Lossepladse). Hvor lang Tid Losningen tog paa de to andre Lossepladse omtales ikke i Dommen.

Torsdagen den 28de Juni d. A. Kl. 4 Efterm. ankom Skipper A. Tollefsen, Jagt „Vandringsmanden", til Christianssand med 1400 Stykker Skifer fra Voss Skiferbrud til Oxø Fyr. Foruden denne Last indehavde Fartøiet et Parti Skifer til Konsul Hans Johnsen hersteds, 5200 Stykker Skifer til store Torungen Fyr og endnu et Parti til et østenfor liggende Sted. Fredag Morgen lagde Jagten til Bryggen og udlossede Skiferne til Konsul H. Johnsen, hvormed man var færdig samme Dags Efterm. Kl. 4. A. Tollefsen havde om Torsdag meldt sig klar til Losning hos

H. Johnsen og telefoneret til Oxø om, hvor Skiferen ønskedes losset, idet Konnossementet af 23de Juni 1900 lød paa, at han skulde „seile til Oxø og Store Torungen nærmeste Havn, hvor min rette Losseplads skal være“, ligesom det videre heder: „For efter lykkelig fuldendt Reise at levere alt i samme Tilstand til Fyrvæsenet for Regning Haakon Johannesen, Kristiania eller Ordre“.

Fragten er betinget til Kr. 5 pr. Ton. Fyrvæsenet forlangte Skiferen leveret paa Oxø, hvilket blev fastholdt trods Forestillinger om, at Konnossementet stipulerede nærmeste Havn, og at Fartøiet ikke kunde losse paa Oxø, da det ikke kunde ligge trygt der, hvorimod Tollefsen erklærede sig villig til at gaa til en Plads i Nærheden af Oxø, hvor det sagdes, at Fartøiet kunde ligge trygt. Den 30te Juni telegraferede Tollefsen herom til Haakon Johannesen og forbeholdt Overliggedagspenge, men fik samme Dag Svar, at Skiferen skulde leveres paa Oxø, hvortil han maatte forseile strax. Tollefsen telegraferede igjen 30te Juni, at det var umuligt at losse paa Oxø, og at han holdt sig til denne Del af Lasten for Omkostninger, samt at Johannesen øieblikkelig maatte stille Garanti for alt ellers paaløb flere Udgifter.

Søndag den 1ste Juli svarede Johannesen telegrafisk, at han maatte losse Lasten og anmode Konsul H. Johnsen om at sende den til Oxø for hans Regning. Da der imidlertid var paagaaet Omkostninger og Tollefsen antog sig berettiget til Overliggedagspenge, underrettede han 1ste Juli H. Johannesen telegrafisk herom, som den 2den Juli svarede, at han garanterede havte Omkostninger med Forbehold af Sagsanlæg. Da Garanti ikke var stillet for hele Forlangendet og gjentagne Underhandlinger ikke førte til noget Resultat, henvendte Tollefsen sig den 4de Juli til Overretssagfører P. Hansen, der efter forgjæves telegrafiske Henstillinger til H. Johannesen, den 5te samme Maaned forlangte Auktion over Skiferpartiet i Medhold af Sjøfartslovens § 157. Afladeren formaaede derefter Konsul Hans Johnsrn til at indgaa som Garantist, hvorefter denne under 6te Juli d. A. udstedte et Bevis, hvori han stillede sig som Selvskyldnerkautionist for rigtig Betaling af, hvad Skipper A. Tollefsen maatte tilkomme for Fragt af 1400 Stykker Lapheller til Oxø Fyr fra Voss Skiferbrud samt for de af Tollefsen paastaaede Overliggedagspenge og Erstatning samt Udgifter m. v., forsaavidt Tollefsen tilkommer nogen Fordring i saa Henseende ifølge Regning m. v. Regning paa tilsammen Kr. 150.10 blev derpaa den 7de Juli

tilstillet Konsul H. Johnsen, som fik Dispositionsret over Lasten, saaledes specificeret:

Overliggedagspenge for Lørdag den 30te Juni og Søndag den 1ste Juli à Kr. 0.30 pr. Reg. Ton (af 36 R.-T.)	Kr.	21.60
Do. for Mandag den 2den, Tirsdag den 3die og Onsdag den 4de Juli à Kr. 15	„	45.00
Telegrammer og Telefoner	„	7.60
Bud og Porto	„	0.40
Losning og Ilandbringelse paa Bryggen...........	„	3.50
Sagførerens Honorar 25 Kr., Telegramgebyr Kr. 1.50	„	26.50
1 Auktionsplakat, Gebyr Statskassen	„	0.50
Kommissionærens Salær	„	15.00
Fragten hertil 5 Tons à Kr. 5.00	„	25.00
Opkjøring og Indlægning i Pakhus, Pakhusleie	„	5.00
	Kr.	150.00

Da denne Regning ikke blev betalt, har Skipper A. Tollefsen ved Stævning af 7de August d. A. stævnet Konsul Hans Johnsen til Betaling af Beløbet med Renter og Omkostninger.

Indstævnte har taget til Gjenmæle og paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger og subsidiært mod at betale Kr. 25.00.

Indstævnte har i det Væsentligste paaberaabt sig, at Citanten ikke havde opfyldt Konnossementet forinden begge Partier Skifer til Oxø og Torungen vare leverede, og Fragten havde han da først at hæve hos Johannesen i Christiania, hvem der var Modtager af Resten af Lasten, som skulde losses i Sandefjord. Han burde derfor have losset Partiet til Oxø i Flekkerø og strax fortsat Turen. Citantens Ladning var ikke Stykgods, men selv om saa var, saa kan han ikke beregne sig Overliggedagspenge, saameget mindre som der var 4 Liggedage. Han kunde forøvrigt lagt Skiferen op paa Bryggen i Christianssand Lørdag Eftermiddag og faaet nogen til at tage vare paa den. I ethvert Fald burde han have losset den her Mandag, da han Søndag fik Ordre til at udlosse den. Indstævnte formener videre, at Citanten først maa bevise, at han virkelig skal have Overliggedagspenge; dernæst at det har været ret og lovligt at undlade at losse Skiferen til Oxø i Liggedagstiden, og saa at han har Ret til at paavælte Befragteren eller Ladningsmodtageren alle ovennævnte Omkostninger.

Sjøretten skal bemærke følgende:

Citanten var efter Sjøfartslovens § 155 ikke pligtig til at udlevere Skiferen til Oxø Fyr, førend Modtageren betalte eller

deponerede Fragt m. v. efter § 154, idet der i Konnossementet ikke indeholdes nogen Bestemmelse om noget Modsat eller som forpligtede Citanten til at vente med Betalingen af Fragten indtil han havde leveret ogsaa Skiferen til Torungens Fyr eller den øvrige Skifer.

At Citanten vægrede sig for at anløbe Oxø, hvor der ikke er nogen Havn, som uden Resiko kan benyttes, finder Sjøretten med sit Kjendskab til Forholdene der berettiget, saameget mere som selve Konnossementet gav ham Ret til at losse i nærmeste Havn. Han kunde vistnok have losset Skiferen paa ydre eller indre Flekkerø, hvilket er noget nærmere Oxø end Christianssand. men Forskjellen i Afstanden er ikke saa stor, at Udgiften med at faa bragt Skiferen frem til Oxø vilde have været synderlig forskjellig, eftersom Losningen foregik paa det ene eller det andet af disse Steder. Desuden kan det ikke sees, at det er bleven forlangt, at han skulde forseile til ydre eller indre Flekkerø for at losse den omhandlede Skifer, eller at han har vægret sig derfor.

Da Skiferen efter Sjørettens Formening ikke kan henføres under Stykgods, havde Ladningsmodtageren Krav paa Liggedage. jfr. Sjøfartslovens § 137.

„Vandringsmanden“ er 36 Registertons, hvorfor Liggedagenes Antal er 4, jfr. § 119. Da den samme Modtager skulde have Skifer leveret baade ved Oxø, Torungerne og Sandefjord, maa de 4 Dage fordeles paa disse 3 Steder. Deraf regnes 1 Liggedag for Oxø. Citanten havde som nævnt meldt sig færdig til Losning Torsdag Eftermiddag og havde udlosset den Skifer, som var bestemt til Indstævnte personlig den følgende Fredag Eftermiddag Kl. 4.

De 1400 Stykker Skifer til Oxø kunde have været udlosset inden Fredag Aften. Fredag regnes derfor for Liggedag for Oxø. Udlosningen skeede ikke, fordi det uberettiget forlangtes, at de skulde udlosses paa selve Oxø, hvilket efter Sjørettens Formening som nævnt ikke kunde ske. Og da saa Johannesen Søndag den 1ste Juli telegraferede, at der kunde losses i Christianssand uden at der samtidig stilledes Garanti for Fragt, Omkostninger, Overliggedagspenge m. v., havde Citanten efter § 155 Ret til at vægre sig for Udleveringen af Lasten. Da Indstævnte vægrede sig for at stille Garanti for Johannesen og denne heller ikke havde stillet tilstrækkelig Garanti, havde Citanten Ret til efter § 157 at sælge ved offentlig Auktion saameget af de 1400 Stykker Skifer, som udfordredes til at dække hans Fordring.

Hvad nu angaar de specielle Poster i den opførte Regning, bemærkes følgende:

Da Jagt „Vandringsmanden" er 36 Registertons, har den efter § 120, jfr. § 119, Ret til Godtgjørelse for 2 Overliggedage à 30 Øre om Dagen eller Kr. 10.80 pr. Dag, altsaa som opført Kr. 21.60.

Lørdag den 30te Juni og Søndag den 1ste Juli regnes for disse 2 Overliggedage, idet ogsaa Søndag indbefattes i Overliggedage, da § 120 bestemmer, at de skulle beregnes som *løbende* Dage og det i § 119 er fastsat, at naar Liggedagene er bestemt til et vist Antal løbende Dage, medregnes ogsaa Søn- og Helligdage

For Mandag den 2den, Tirsdag den 3die og Onsdag den 4de Juli har Citanten beregnet sig en Godtgjørelse af Kr. 15.00 pr. Dag, tilsammen Kr. 45.00, altsaa høiere daglig Betaling end for Overliggedagene. Efter § 156, sidste Punktum, har Skibsføreren Krav paa fuld Erstatning mindst som for Overliggedage for ethvert Ophold udover disse, som foranlediges ved Ladningens Oplæggelse eller paa anden Maade uden Skyld fra Skibets Side. Da Citanten afseilede til Torungerne den 5te Juli og hans Ophold var foraarsaget uden Skyld fra hans Side, var han berettiget til efter nævnte Lovbestemmelse at faa Erstatning herfor, men det kan ikke ansees godtgjort, at han tilkommer høiere Betaling end for Overliggedagene, altsaa Kr. 10.80 pr. Dag, hvilket for 3 Dage udgjør Kr. 32.40 og ikke som beregnet Kr. 45. Forskjellen Kr. 12.60 fragaar altsaa i Regningen for denne Post.

De øvrige i Regningen opførte Udgifter ere dels legitimerede og give forøvrigt ikke Anledning til nogen Bemærkning fra Rettens Side undtagen for Kommissionærens Salær Kr. 15.00, der er Ladningsmodtageren uvedkommende.

Regningsbeløbet	Kr.	150.10
Med Fradrag af forannævnte Kr. 12.60 + Kr. 15.00	„	27.60
Altsaa Rest	Kr.	122.50

vil saaledes Indstævnte blive tilpligtet at betale.

Søgsmaalets Omkostninger ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Konsul Hans Johnsen, bør til Skipper A. Tollefsen, Jagt „Vandringsmanden", betale 122 — et Hundrede to

og tyve — Kroner 50 — femti — Øre med 4 % Rente deraf fra 7de August 1900 til Betaling sker.

Søgsmaalets Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

108.

Dom, afsagt af Christiania Sjøret den 24de Oktober 1900.

Kirkpatrick & Barr
(Advokat G. Blom)

mod

„Vivax"s Rederi [adcit. Fearnley & Eger]
(Advokat Platou).

Et Skib befragtes for en Reise med Kul fra Greenock til Christiania. Lasten skulde indtages i 8 Dage „as per colliery guarantee". Konnossementer undertegnes med Forbehold af et Krav paa Erstatning for 10 Overliggedage. Beløbet deponeres af Afskiberne hos det Mæglerfirma, der havde sluttet Fragten, men der nedlægges af Afskiberne Forbud mod dets Udbetaling. I den derpaa følgende Retssag tilkjender Retten Rederiet en Del af de deponerede Liggedagspenge, idet Retten finder, at Ordene „as per colliery guarantee" ikke kan frakjendes enhver Betydning, skjønt Kulminegarantier ikke udstedes af skotske Kulmineeiere og faktisk noget saadant Garanti heller ikke var udstedt i foreliggende Tilfælde, men at de i engelske Kulminegarantier almindelig forekommende Forbehold maatte ansees tagne.

Mellem P. & O. Holter og Skibet „Vivax"s Eiere, Chr. Eyde & Hein, ved Fearnley & Eger som Befuldmægtigede, blev under 25de November 1898 afsluttet Certeparti om Befragtning af nævnte Skib paa en Reise med Kulladning fra Greenock til Christiania efter Fragt af 6 £ pr. Keel à 21 1/5 Tons.

„Vivax", som ved Certepartiets Afslutning laa og lossede i Greenock, skulde, saasnart Losningen var tilendebragt, med al fornøden Hurtighed føres til Befragternes Lasteplads og der laste fra de(n) Kulgrube(r), som Befragterne maatte bestemme. Skibet skulde „lastes under Colliery Garanti" (to be loaded as per colliery guarantee) i 8 Dage — — — og ti Overliggedage udover de nævnte Liggedage med 4 Pence pr. Registerton pr. Dag.

Foruden sædvanligt gjensidigt Forhold m. H. t. Naturhindringer, Krigstilstand, Ild, Striker, Lock-outs m. v. bestemte

Certepartiet endvidere, at „for alle Fordringer for Havari saavelsom for rigtig Betaling af Fragt, Dødfragt overensstemmende med dette Certepartis Mening, har Kapteinen at holde sig til Lasten og til Modtagerne deraf og ikke til Afskiberne af Lasten. Befragterne er ikke ansvarlige for nogen Fordring for Overliggedage i England; Overliggedagspenge skal afgjøres, hvor de er skyldige".

Citantskabet, Kirkpatrick & Barr (Glasgow og Newcastle), underrettede ved Skrivelse af 7de December 1898 (se blandt Bilagene 1 ad. 3) om, at de var Afskibere af Ladningen og „derfor Herrerne Holters Agenter".

Den 12te December 1898 meldte „Vivax"s Fører, saavel ved Telegram som ved Brev til Citantskabet, sig færdig til Ladning, og Liggedagene skulde efter dette have begyndt at løbe den 13de s. M.

Ifølge senere given Meddelelse til Føreren skulde 500 Tons lastes Bay og 1000 Tons Clyde. Afskiberne skaffede i de første Dage efter 12te December ingen — og derefter alene med Afbrydelser Kul frem til Skibets Lasteplads, saa at Indladningen tog hele Resten af December Maaned, og „Vivax"s Fører gjorde derfor Krav paa Overliggedagspenge, beregnet efter Certepartiet til £ 17.8.8 daglig for Dagene fra 22de til 31te December, begge iberegnede, eller ialt for 10 Dage.

Den 6te Januar 1899 optoges Protest ved Notarius publicus i Anledning heraf og den 7de næstefter undertegnedes Konnossement til Citantskabet for de indtagne 1497 Tons 13 Cwts. Kul under Protest og Forbehold af Krav paa Befragterne for 10 Overliggedage. Ligeledes forbeholdtes Dødfragt for 23 Tons Kul, som ikke var indløbet. „Vivax" afgik fra Greenock den 9de Januar.

Til Sikrelse af saaledes reserveret Krav blev i sin Tid deponeret hos Fearnley & Eger 180 £, — efter hvad Citantskabet gjør gjældende, af dette - efter dets Modparts Paastand, af P. & O. Holter.

For at hindre Udbetaling af de 180 £ til „Vivax"s Rederi eller til nogen paa dets Vegne, har Citantskabet under 24de Marts 1899 ved Byfogden i Christiania ladet nedlægge overfor Fearnley & Eger Forbud mod saadan Udbetaling, „indtil det omtvistede Overliggedagsspørgsmaal er ordnet."

Ved Stevning af 28de s. M., irettefført den 5te April næstefter, har Citantskabet (ved Advokat G. Blom som Retsfuld-

mægtig) sagsøgt „Vivax“s Rederi og efter forgjæves anstillet Forligsmægling nedlagt *Paastand* her for Retten om:

1) at Forbudsforretningen stadfæstes,
2) at Citantskabet kjendes berettiget til at faa udbetalt 173 £ (nemlig 180 £ med Fradrag af Dødfragt 7 £) af det hos Fearnley & Eger deponerede Beløb,
3) at Sagsomkostninger tilkjendes Citantskabet hos Indstævnte saavel for Forbudsforretningen som for nærværende Sag.

Indstævnte har paa sin Side *paastaaet:*

1) at Forbudsforretningen kjendes uefterrettelig og ugyldig at være,
2) at Indstævnte kjendes berettiget til at erholde udbetalt de hos Fearnley & Eger deponerede 180 £,
3) at Indstævnte hos Citantskabet tilkjendes Sagsomkostninger.

Fearnley & Eger, som har været adciteret, har ikke afgivet Møde under Sagen.

Indstævnte har i sit Tilsvar opstillet følgende Beregning over sit Tilkommende:

Regninger (over Overliggedagspenge)...	£	174. 6. 8
Dødfragt...........................	-	7. 0. 0
Sagførerregninger i Greenock	-	3. 4. 2
	£	184.10.10

eller £ 4.10.10 mere end de deponerede. For sin Ret til Indtale heraf senere gjør Indstævnte Forbehold.

Foruden at bestride Indstævntes Krav paa Godtgjørelse for Udlæg til Sagførerbistand har Citantskabet gjort gjældende, at Certepartiets Bestemmelse om Ladningens Indtagelse i 8 Dage under „Colliery Garanti“ skulde medføre, at alle Dage, i hvilke Lastningen hindredes ved Forhold ved vedkommende Kulværk („Colliery“), hvorover Værket ikke var Herre, blev at fraregne Liggedagene.

I sit Indlæg (Dok. 6) har Citantskabet opstillet en Beregning over de i Tiden fra og med 13de til og med 31te December faldende Ikke-Arbeidsdage ved vedk. Kulværker, og fundet, at de ialt skulde udgjøre 11, som med Tillæg af de 8 Liggedage efter Certepartiet giver 19 Dage (fra 13de til 31te er begge Dage iberegnede 19 Dage).

Retten skal allerede paa dette Sted bemærke, at Indstævnte maa være berettiget til at protestere mod Citantskabets nysnævnte Beregning, selv om alle de af Citantskabet opførte „idle days“

(og Søndage) trækkes fra. Tælles alle de Dage og Brøkdele af saadanne, med Hensyn til hvilke Citantskabet ikke gjør Indvending, sammen, vil man nemlig finde, at de 8 Dage udløb med *30te December*. Den 31te December maa saaledes rettelig regnes for Overliggedag, enten den skal ansees for Helligdag ved Kulværket eller ikke, jfr. Sjøfartslovens § 120, 2det Punktum. „Vivax"s Logbog, Bil. 6 ad 3, viser iøvrigt, at den sidste Del af Ladningen blev indtaget den 31te December.

Indstævnte har beregnet Overliggedagspenge fra og med 22de December (Søndag den 18de er saaledes ikke medregnet i Liggedagene, men ellers ingen andre Dage fraregnede) og han gjør principalt gjældende, at Certepartiets Bestemmelse „as under colliery guarantee" maa betragtes som uskreven, da dette Udtryk refererer sig til de i Wales brugelige særskilte Ladningsgarantidokumenter, hvorved vedkommende Grubeselskaber eller Eiere forpligter sig til i Løbet af et vist Tidsrum at indlade et vist Kvantum Kul i et angivet Fartøi (jfr. 1 & 2 ad 9 ad 3); derimod bruger man ikke i Skotland — i Clyde — saadanne Garantierklæringer, hvilke bl. a. har den Betydning, at vedkommende Kulværker derved overtager Forpligtelse til at betale Overliggedagspenge for den Overskridelse af den garanterede Ladningstid, som maatte finde Sted.

Noget Garantidokument er in casu ikke udstedt, og da mener Indstævnte, at det maa være en Sag mellem Citantskabet (eller P. & O. Holter) og de(t) vedkommende Grubeselskab(er), under hvilket Ansvar de(t) skulde levere Kul ved „Vivax"s Lasteplads.

Skal en analogisk Anvendelse af de i de walisiske Ladningsgarantidokumenter opstillede Fritagelsesklausuler finde Sted, saa mener Indstævnte, at der ialfald alene kan blive Spørgsmaal om de sædvansmæssige Grubefridage og Dage, da Arbeidsstansning har været bevirket ved indtrufne Uheld og desl., men at Mangel paa Jernbanevogne til Kullenes Fremførsel til Lastekaien ikke kan komme i Betragtning — som med Styrke hævdet af Citantskabet. Det gjøres af Indstævnte ogsaa gjældende, at der under ingen Omstændighed kan tages Hensyn til andre end de Wilson & Clyde Coal Co.s Værk indtrufne „idle days", hvorfor Indstævnte subsidiært paastaar regnet høist $3^1/_4$ Dags Tillæg til de 8 Liggedage efter Certepartiet.

Foruden de ovenfor omhandlede Indvendinger med Hensyn til Citantskabets Beregning af „Vivax"s Liggedage, har Ind-

stævnte stillet i Spidsen den almindelige Indvending mod Søgsmaalet, at Certepartiet er afsluttet mellem P. & O. Holter og „Vivax"s Rederis Agenter, Fearnley & Eger, og at Sagsøgerne Kirkpatrick & Barr ikke nævnes i Dokumentet, og at det ikke var det nysnævnte engelske Firma, men P. & O. Holter, som deponerede de 180 £, i Anledning af hvis befrygtede Udbetaling Forbudsforretningen qu. blev afholdt.

Gjennemsættelsen af den her berørte almindelige Indvending staar neppe i den bedste Overensstemmelse med det paa den hele Sags Realitet indgaaende 2det Punkt i Indstævntes formulerede Paastand (jfr. ovenfor); og Retten har derfor været i nogen Tvil om, i hvilken Udstrækning denne Indvending mod Søgsmaalet ønskes gjort gjældende. Med foreløbig Bortseen fra Punkt 2 i Indstævntes Paastand, har Retten dog fundet overgangsvis at burde udtale sin Mening om samme.

Enten Citantskabet eller vedkommende engelske Grubeselskab(er) realiter er Afskiber(e) staar de foreliggende Oplysninger ikke ganske klart. Men Citantskabets ovenomhandlede Skrivelse af 7de December 1898 til „Vivax"s Fører og hele den senere Skriftvexling mellem dem tyder ialfald paa, at saavel Citantskabet som Føreren betragtede førstnævnte som den, til hvem han havde at holde sig med Hensyn til den hele Ladningsaffære, og til dem sees ogsaa Connossementet at have været udstedt. Det har, efter alt, som foreligger, saa megen Sandsynlighed for sig, at det virkelig var Citantskabet, der skaffede det formentlig som Betingelse for Ladningens Udlevering krævede Depositum af 180 £, at man maa anse Citantskabets Beføielse til at nedlægge Forbud mod Udbetaling og til at anlægge Sag til Tvistens Afgjørelse for tilstrækkelig legitimeret ved den under Forbudsforretning fremlagte Erklæring af 21de Marts 1899.

Da Citantskabet, som nedenfor udviklet, ikke har stillet de Kul leverende Grubeselskaber i Retsforhold til „Vivax", saa at de blev retslig ansvarlige for Overliggedagspengene (jfr. Bil. 3, ad 3), kan paa den anden Side ikke Citantskabet, som i dets Indlæg Dokument 8 skeet, protestere mod at gjøres ansvarlige derfor, fordi Colliery-Garanti var stillet.

Idet Retten derefter gaar over til Afgjørelsen af, hvorvidt Indstævnte har Krav paa Overliggedagspenge for flere Dage end den 31te December (hvorom ovenfor), skal man udtale, at man efter de foreliggende Oplysninger (se bl. a. Bil. 2 og 3 ad 3 og Bil. 1 til 8 ad 9) vistnok maa gaa ud fra, at Colliery-Garanti-

klausulen ikke er almindelig brugelig i Skotland. Man kan imidlertid ikke derfor antage, at Certepartiets Bestemmelse er at anse som uskreven, men paa den anden Side heller ikke medgive, at noget Colliery-Garantidokument in casu er udstedt. Retten kan nemlig ikke med Citantskabet betragte Skrivelsen af 27de November 1899 (skal vistnok være 1898) fra Wilsons & Clyde Coal Co. til Citantskabet (Bil. 2 ad 2) som saadant; og hvor afgjørende den maaske kan være i Forholdet mellem Afsender og Modtager af Skrivelsen, saa kan den ikke indvirke paa Afgjørelsen af Tvisten om den Tid, i Løbet af hvilken „Vivax"s Ladning efter Certepartiet skulde leveres, særlig da den først er fremkommet under nærværende Sag. Skrivelsen synes at være Antagelseserklæring afgivet som Svar paa et Kjøbetilbud fra Citantskabet. Selv om man ikke vilde forlange en Affattelsesmaade, overensstemmende med Subbilag 1 eller 2 ad 9 ad 3, saa kan det ialfald ikke stille sig tvilsomt, at det egentlige Øiemed for Bil. 2 ad 1 ikke har været at overtage nogen Garanti *overfor* „*Vivax*" for Ladningens Levering i 8 „Colliery working days". At intet Garantidokument var udstedt, trods Certepartiets Forudsætning, er iøvrigt vel forstaaeligt, naar man gaar ud fra, at saadant ikke er almindelig brugeligt ved Kulskibning i Skotland.

Retten vil i denne Forbindelse bemærke, at det synes snarere at maatte have været „Vivax"s Førers Sag at henvende sig til Citantskabet eller vedkommende Colliery (eller Collieryer) før Lastningens Begyndelse for at bringe nærmere paa det Rene, hvilke Afbrydelser i de 8 Liggedages Løb efter Certepartiet *rettelig* kunde finde Sted. Kan man efter det anførte altsaa ikke se bort fra Ordene „as under Colliery guarantee" i Certepartiet, og maa man derfor ad Fortolkningsvei udfinde dets Mening, ligger det nær at anvende Analogien fra de i Wales brugelige og saavel „Vivax"s Befragtningsagenter som Befragtere in casu præsumtivt vel kjendte Colliery-Garantier. Som typiske maa man efter Proceduren betragte de ovenfor omhandlede Subbilag 1 og 2 ad 9 ad 3. Med andre Ord man kan alene regne som Colliery „working days" — effektive Lastedage — de Dage, som ikke efter de walisiske Garantiklausuler bevirker Afbrydelse af Liggedagenes Løb.

Det fremgaar af de foreliggende Prøver paa walisiske „Colliery-Guarantee" Dokumenter, at der ikke blot tages Hensyn til almindelige („public") Helligdage, men ogsaa til „Collieryhvile-

dage“ og i det hele taget til alle Tilfælde og Forhindringer, hvorover Kulværket ikke er Herre („beyond our control“).

Hvorledes særegne (sædvansmæssige) Colliery-Hviledage („Colliery holidays“) og egentlige Grubeuheld skal bedømmes, bliver efter dette alene afhængigt af, hvorvidt de har medført Stansning af Lastningen.

Saavel hertil som til Spørgsmaalet om hvorvidt Wilsons & Clyde Coal Companys og Hamilton M.'Culloch & Co.s Opgaver over Tidstab, hvorfor der skulde være Ansvarsfrihed, kan kumuleres, skal man nedenfor komme tilbage.

Der har fra begge Sider været procederet adskilligt om, hvorvidt Mangel paa tomme Jernbanevogne til Fremførsel af Kullene fra vedkommende Værk til Lastepladsen af Afskiberne kan gjøres gjældende. Retten kan ikke medgive, at saadan Mangel uden udtrykkelig Aftale derom, kan afbryde Liggedagenes Løb. Det ligger nemlig, efter Rettens Opfatning, i Sagens Natur, ligesom det følger — særlig af Subbilag 1 ad 9 ad 3's Opregning af Forhold og Omstændigheder, som har saadan Virkning, at det maa gjælde noget, som har Karakteren af ikke forudseelige Hindringer — „Accidents“. En Ulykke, som havde rammet Jernbanelegemet eller dets Materielbeholdning (som hvis Hovedforraadet af Godsvogne var bleven tilintetgjort ved Ildsvaade eller andre Ulykker) kunde saaledes gjælde. Men nogen saadan Ulykke er ikke paaberaabt. Aldeles utvivlsomt vilde Bedømmelsen af Forholdet være, hvis det var Kulværket, som selv eiede Vognene: men dette er ikke oplyst at være Tilfældet for Wilsons & Clyde Coal Company, og Retten har derfor intet Hensyn hertil taget ved sin Afgjørelse af det paagjældende Tvistepunkt.

Retten maa, om end ikke uden nogen Tvivl, give Citantskabet Medhold i, at Indstævntes Protest mod Kumulation af de to Kulværkers Opgaver over Tidstab er forsent fremsat. Bilag 3 ad 2 af Citantskabet er vistnok saaledes paaberaabt i paagjældende Indlæg, at der bliver Strid mellem dette og Dokumentet. Men efter Rettelsen i Dokument 4 kommer Indstævnte ikke med nogen Indvending, uagtet Spørgsmaalet om Paaberaabelsen af „idle days“ berøres.

Certepartiet forpligter „Vivax“ til at modtage Kul fra et eller flere Kulværker efter Befragternes Anvisning. Til udelukkende at lade Wilsons & Clyde Coal Co. staa som Kulleverandør og alene at lade de dette vedkommende Fridage og andre hindrende

Omstændigheder gjælde, vilde derfor ikke være Anledning, uden Hensyn til den nysomhandlede processuelle Indsigelse. Det sees jo ogsaa, at „Vivax"s Fører med Styrke fremholdt, at han ikke stod i Retsforhold hverken til det ene eller det andet Grubeselskab (se Kopi af hans Skrivelse af 26de December 1898 i Pakke 1 ad 3).

Begge Kulværkers Leveringstermin antages at have løbet samtidig, eftersom ingen Fordeling af de 8 Dage har fundet Sted, — noget hvortil formentlig de oven omhandlede i Wales brugelige Garantidokumenter kan tjene. Bortseet fra det processuelle Moment, som griber ind m. H. t. Spørgsmaalet om Kumulationen vilde af Leveringsfristens Løb samtidig for begge følge, at Forhold, som skulde kunne virke afbrydende, alene gjorde det, forsaavidt de forelaa for begge paa en Gang. 13de December maa imidlertid efter det anførte komme i Betragtning, uagtet denne Dag alene for Hamilton M.'Culloch & Co.s Værk er opført som sædvansmæssig Fridag. 17de December er opført som saadan for begge. Den 22de December var Hamilton M.'Culloch & Co.s Værk, ifl. 3 ad 6, jfr. 3 ad 2, forhindret fra Arbeide paa Grund af Gasudstrømning, medens der intet anføres i Wilsons & Clyde Co.s Opgave for nævnte Dag. Medens der af ovenanførte processuelle Grund ikke er Anledning til derfor at sætte den nævnte Dag ud af Betragtning, eller med andre Ord at lade Liggedagene løbe lige fuldt, kan der imidlertid være det, fordi den Dag ifølge „Vivax"s Logbog sees at være indladet 66 Jernbanevogne, et Antal, som langt overstiger Antallet af Vogne baade før og efter nogen Dag efter Logbogens Udvisende. Medregnes den 22de December som effektiv Liggedag, saa udløb disse med den 23de December (ellers 24de December). Overliggedagene maa selvfølgelig regnes *løbende*, uanseet indtræffende Helligdage eller Dage, hvorpaa der paa Grund af Uheld eller Hindringer ikke kan arbeides.

Indstævnte vil efter det udviklede have Krav paa Godtgjørelse for Overliggedage for Dagene 24de til 31te December, altsaa ialt for 8 Dage, hvilket efter £ 17.8.8 gjør ialt £ 139.9.4
Tillægges Dødfragt........................... „ 7.0.0

fremkommer £ 146.9.4

Dette Beløb ansees altsaa at tilkomme Indstævnte af de deponerede £ 180. De opførte Sagførerregningers Beløb findes derimod ikke at være Adgang til at afkræve Citantskabet.

Nogen Oplysning om, at den foreliggende Notarialprotest var retslig nødvendig, foreligger ikke.

Forbudsforretningen vil saaledes blive at stadfæste for et Beløb af £ 33.10.8.

Renter er fra Indstævntes Side ikke paastaaet ligesaalidt som fra Citantskabets.

Sagsomkostningerne antages efter Omstændighederne at burde ophæves saavel her for Retten som ved Fogedforretningen.

Thi kjendes for Ret:

Det under 24de Marts 1899 hos Firmaet Fearnley & Eger i Christiania nedlagte Forbud bør ved Magt at stande, forsaavidt angaar et Beløb af 33 — tretitre — Pund 10 — ti — Shilling 8 — otte — Pence engelsk Sterling, som Citantskabet, Firmaet Kirkpatrick & Barr i Glasgow, kjendes berettiget til at faa udbetalt af et hos Fearnley & Eger deponeret Beløb enten i nævnte Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingstiden. Iøvrigt ophæves det nedlagte Forbud og Indstævnte, „Vivax“s Rederi, kjendes paa samme Maade berettiget til af det hos nysnævnte Firma deponerede Beløb at faa udbetalt 146 — et Hundrede og firtisex — Pund 9 — ni — Shillings 4 — fire — Pence engelsk Sterling.

Sagens Omkostninger saavel her for Retten som for Fogedretten ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

10de Oktober 1900. *And. Færden.*

Enig.

24de Oktober 1900. *A. C. Petersen.*

Ligesaa.

23de Oktober 1900. *M. Saxlund.*

109.

Dom, afsagt af Mandals Sjøret den 20de Juli 1900.

Matros Lars Torgersen Berge og
Letmatroserne John Andreas Olsen Værnøen og Johan Øgaard

mod

Kaptein L. Olsen, Fører af Dampskib „Nora" af Bergen, henliggende i Mandal.

Nogle Sjofolk sagsøger Skibets Fører med Paastand om Afmønstring m. m. paa Grund af Mishandling, som de paastaar at have været Gjenstand for. Retten finder ikke, at det dokumenterede Forhold kan betegnes som Mishandling og forkaster derfor Paastanden om Afmønstring.

Efter forgjæves anstillet Forligsmægling har 1) Matros L. T. Berge og 2) Letmatroserne J. A. Olsen Værnøen og 3) J. Øgaard anlagt nærværende Sag mod Kaptein L. Olsen, Fører af Dampskib „Nora", med Paastand om at afmønstres paa Grund af Mishandling ombord samt at erholde 1 Maaneds Hyre fra Afmønstringen og Reisepenge til Bergen, derhos Betaling for Overtidsarbeide ombord, respektive 13, 11 og 13 Timer; Overtidsbetalingen er vedtaget af Kapteinen med respektive Kr. 5.85, 4.95 og 5.85, men iøvrigt har Kapteinen paastaaet sig frifunden. Efter Hyrekontrakten har Citanterne været forhyret for 6 Maaneder fra 21de Juni 1900. Citanterne 2 og 3 har klaget over Mishandling, cfr. Sjøfartslovens § 86 i Hull, paa Island og Shetland, Citant 1 kun paa Island. Det paaklagede Forhold i Hull bestaar i, at der ikke blev skaffet i rette Tid og paa Shetland deri, at No. 2 her mistede en Frivagt om Dagen, medens de laa i Havn, ligesom de ikke fik skaffe fra Middag til Kl. ca. 9. Det er klart, at det her anførte ikke kan betegnes som Mishandling. Det paa Island passerede bestaar angivelig i tvungent Overtidsarbeide i saadan Udstrækning, at det har været uudholdeligt. Efter den passerede Vidneførsel maa Retten vistnok gaa ud fra, at Mandskabet under Opholdet her, hvilket varede 6 Døgn, har havt en meget strid Tørn, idet der har været arbeidet mest muligt, for i kortest mulig Tid at faa losset Skibet for Stenkul i de 3 Fjorde, Oskefjord, Faksrudsfjord og Seydisfjord. Der er losset henholdsvis 20 T. og 140 T. og 60 T. paa hvert Sted med Bistand af Folk fra Land, der altid var i Rummet under Losningen. Antagelig har Folkene ialfald i de to strideste Døgn ved Faksrudsfjord ikke havt mere end ca. 2 Timers Søvn pr.

Døgn. Men om end dette er stridt, maa der dog paa den anden Side bemærkes, at Overtidsarbeidet ialt ikke udgjør mere end 13 à 11 Timer i Løbet af hele Opholdet, 6 Etmaal, hvortil kommer, at Mandskaberne maatte være istand til, dersom Arbeidet blev for svært for deres Helbred, da at slutte eller ialfald henvende sig til rette Vedkommende, Skibets Fører, til hvem de efter det oplyste har henvendt sig for lidet. Den ene af Mandskaberne blev derhos af Styrmanden, som er den, over hvis Behandling der er klaget, strax sendt til Læge, da han meldte sig syg. At Styrmanden uden Kapteinens Bemyndigelse har sagt, at de kunde gaa iland, dersom de ikke vilde arbeide, er selvfølgelig ikke for Mandskaberne noget retslig Grundlag for Paastand paa Afmønstring. Og efter det Anførte kan det heller ikke ansees godtgjort, at der mod Mandskaberne er øvet Mishandling. Citanternes Paastand kan derfor, forsaavidt som den er modsagt af Kapteinen, ikke tages tilfølge. Der er ikke af nogen af Parterne paastaaet Sagsomkostninger.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Kaptein L. Olsen, bør for Citanterne Lars T. Berge, J. A. Olsen Værnøen og J. Øgaards Tiltale i denne Sag fri at være mod at betale til dem Overtidspenge respektive Kr. 5.85, 4,95 og 5.85.

Processens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udrede inden 3 Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

Samling
af
Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
udgivet af
Nordisk Skibsrederforening
Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 33	Aargang I	1900

110.

Dom, afsagt af Danmarks Højesteret den 30te Oktbr. 1900.

Kaptajn S. A. Hansen, Rheder af Skonnerten „Kali Maas" af Tønsberg

mod

Det russiske Orlogsskib „Rossia".

Den i nærværende Samlings No. 16 optagne Kjendelse, afsagt af Sø- og Handelsretten den 6te Juni 1900, blev af Vidnet, Premierlieutenant Mygind, indanket for Højesteret.

For Premierlieutenant Mygind mødte for Højesteret: Advokat Hindenburg, for Kaptajn S. A. Hansen: Højesteretssagfører Asmussen.

Som bemærket i den indankede Kjendelse maa det antages, at den omhandlede Vidneførsel er begjært for at benyttes under en Retssag, men da en saadan Sag ikke sees at være anlagt, og da Betingelsen for, at Vidneforklaring i Medfør af Sø- og Handelsretslovens § 36, 1ste Led, ikke desto mindre kunde optages, ikke findes at have været tilstede, vil Sagen ex officio være at afvise fra Sø- og Handelsretten.

Sagens Omkostninger for Højesteret ville efter Omstændighederne være at ophæve.

Thi kendes for Ret:

Vidnesagen afvises fra Sø- og Handelsretten. Processens Omkostninger for Højesteret ophæves. Til Justitskassen betaler Indstævnte, Kaptajn S. A. Hansen, 10 Kroner.

111.

Dom, afsagt af Arendals Sjøret den 13de Juli 1900.

Bergens Assuranceforening
(Advokat Ihlen)
mod
Kaptein Carl Wagle.
(Advokat Keyser Jordan)

Indstævnte er Interessent i en gjensidig Assuranceforening og sagsøges af denne til Betaling for Præmie for Aarene 1893—95. Indstævnte nægter at betale under Paaberaabelse af, at der ikke var ført Bevis for, at de betydelige Præmietilskud for 1894 og 1895, hvorfor han var debiteret, var ham vedkommende. Retten dømmer ham imidlertid til at betale, idet den udtaler, at selv om der i disse Aars Regnskaber var medtaget Udgifter, som burde have været ført til Udgift tidligere, vilde Indstævnte dog ikke have kunnet undslaa sig for at deltage i disse, men alene havt Regres mod Direktionen, saafremt der fra dennes Side var begaaet nogen Mislighed ved Ansættelsen.

Ved Sjøretsstævning af 3die Mai 1899 har Bergens Assuranceforening sagsøgt Skibsfører Carl Wagle til Betaling af skyldig Assurancepræmie for Jernbarkskib „Ellora“ for Aarene 1893—1895, udgjørende ifølge fremlagt Contocourant Kr. 7,749.29, og har efter forgjæves anstillet Forligsmægling nedlagt Paastand om, at Indstævnte tilpligtes at betale det nævnte Beløb med 5 % Rente af Kr. 6,411.57 fra 25de April 1899 til Betaling sker, samt Søgsmaalets Omkostninger. Indstævnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger. Idet han henviser til en fremlagt Udskrift af Christiania Sjørets Dom af 14de Septbr. 1898 i Sag mellem Citantskabet og Chr. Hannevig, ved hvilken Hannevig (under Dissents) blev frifunden, har han bedet betragtet som gjentaget under nærværende Sag de „Benægtelser, Indsigelser og Betragtninger“, som ifølge nævnte Dom fremførtes for Hr. Hannevig.

Indstævnte gjør gjældende, at Citantens Krav ikke paa nogen Maade er legitimeret, og at der navnlig ikke er præsteret Bevis for, at de betydelige Præmietilskud for 1894 og 1895, hvorfor Indstævnte i Contocouranten er debiteret, *rettelig* er ham vedkommende. Foreningen havde i en Række af Aar klaret sig uden Tilskud, og naar da pludselig saa voldsomme Tilskud kræves, maa det formodes, at der i Regnskabet er medtaget Erstatninger, der rettelig vedkom tidligere Aar.

Efter hvad der er in confesso, har Indstævnte som Reder af „Ellora“ staaet som Interessent i Assuranceforeningen fra

1ste Januar 1893. Ifølge § 24 i Foreningens Love opgjøres Foreningens Regnskab for hvert Aar, og den Over- eller Underballance, som Regnskabet maatte udvise, fordeles over Interessenterne. Efter hvad der er oplyst, har Foreningens Regnskaber i de her paagjældende Aar været reviderede og deciderede paa den i Lovene foreskrevne Maade, og Direktionen er for samme meddelt Decharge. Indstævnte har imidlertid bestridt at have nogen Forpligtelse til uden videre at betale hvad der af Foreningens Bestyrelse saaledes er reparteret, og har ogsaa af Christiania Sjørets Majoritet faaet Medhold i, at en Interessent ikke kan tilpligtes at deltage i Dækkelsen af en Erstatning, der er opført i Aarets Regnskab, saafremt denne rettelig burde været medtaget i et tidligere Aars Regnskab. Nærværende Ret kan heri ikke være enig.

En gjensidig Skibsassuranceforening er vistnok at anse som et Aarsselskab, men er ogsaa forsaavidt et kontinuerligt Selskab, som det kommende Aars Interessenter overtager Selskabets Saldo ved Aarsskiftet og saaledes ogsaa bliver ansvarlige for de Forpligtelser, der ved dette Tidspunkt paahviler Foreningen. Efter § 24 i Lovene for Bergens Assuranceforening skal ved Aarsopgjøret ogsaa medtages i Regnskabet de Erstatninger m. v., der ikke er endelig beregnede, idet disse bliver at opføre med af *Direktionen* skjønsmæssig anslaaede Beløb.

Ved denne Direktionens skjønsmæssige Ansættelse er følgelig Interessenterne bundne, og om de saaledes afsatte Beløb maatte vise sig endog ganske utilstrækkelige, vil det kommende Aars Interessenter ikke kunne vægre sig ved at betale det forøgede Tilskud, som maatte være en Følge deraf, men vilde alene kunne søge Regres hos Direktionen, forsaavidt der fra dennes Side var begaaet nogen Mislighed ved Ansættelsen.

Under disse Omstændigheder finder Retten ikke at kunne tillægge Indstævntes generelle Benegtelse af Rigtigheden af Foreningens Aarsopgjør nogen afgjørende Vægt. Der er fra Indstævntes Side ikke godtgjort nogetsomhelst, der skulde tyde paa eller gjøre det sandsynligt, at ikke Opgjørene var i fuld Orden. At Foreningen — efter i en Række af Aar at have klaret sig uden Tilskud — i nogle Aar har krævet betydelige saadanne, kan nemlig i saa Henseende ikke tillægges nogen afgjørende Vægt, da lignende Forhold ogsaa kjendes fra andre Foreninger og er en Følge af Sjøforsikringens hazardøse Natur. Men selv om der virkelig i de her paagjældende Aarsopgjør skulde været

medtaget Udgifter, som rettelig burde været førte til Udgift tidligere, vilde — efter hvad foran er anført, — Indstævnte, ligeoverfor Foreningen ikke kunne undslaa sig for at deltage i disse.

Der er fra Indstævntes Side stærkt urgeret over, at der ikke fra Foreningen er fremlagt nogen specificeret Opgave over udbetalte Erstatninger m. v. i de enkelte Aar, og det synes ogsaa ret paafaldende, at der ikke foreligger saadanne Opgaver, som ialfald i herværende gjensidige Assuranceforeninger sædvansmæssig altid tilstilles Interessenterne.

Men Retten kan dog ikke tillægge dette nogen Betydning for Sagens Afgjørelse saa meget mindre, som der i *nærværende* Sag ikke fra Indstævntes Side er stillet noget udtrykkeligt *Krav* til Citantskabet om at fremlægge saadan Opgave. Ligeoverfor den Skjelnen, der fra Indstævntes Side (og i Sjøretsdommen) er gjort imellem Præmie og Tilskud, skal Retten bemærke, at i en gjensidig Forening er den faste Præmie i Virkeligheden at anse som et Forskud. Aarspræmiens endelige Størrelse bestemmes først, naar Regnskabet for det forløbne Aar foreligger, og Forskuddet (ɔ: den faste Præmie) afregnes da saaledes, at enten en Del af dette tilbagebetales Interessenterne eller der afkræves disse Restpræmier (Tilskud).

Heraf følger, at der ikke kan gjælde andre Retsregler for Tilskuddet end for den faste Præmie. Der er ogsaa fra Indstævntes Side gjort specielle Indsigelser mod Rigtigheden af de for Indstævnte beregnede Præmier og Tilskud.

Ved de irettelagte Dokumenter anser Retten imidlertid Størrelsen af de i Contocouranten opførte Debetposter behørig legitimeret.

Retten kommer saaledes til det Resultat, at Citantskabets Paastand maa blive at tage til Følge, idet dog Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Skibsfører Carl Wagle bør til Bergens Assuranceforening betale Kr. 7749.29 — syv Tusinde syv Hundrede firti ni Kroner ni og tyve Øre — med 5 — fem — % Rente af Kr. 6,411.57 fra 25de April 1899, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Retten hævet.

Gottfr. Klem. Simen Wright. Gunder Olsen.

112.

Dom, afsagt af Trondhjems Sjøret den 12te Septbr. 1900.

Dampskibet „Vestfjord"s Rederi (Vesteraalens Dampskibsselskab) og dets Mandskab
[Overretssagfører Hans Bauck]

mod

Lyngaas & Co.
[Overretssagfører Bergersen].

Et Dampskib faar Maskinskade og indslæbes til Havn af et andet Dampskib, der tilhører samme Rederi. Rederiet og det andet Dampskibs Besætning sagsøger det havarerede Dampskibs Assurandører til Betaling af Bjergeløn. Retten finder imidlertid, at der ikke foreligger Bjergning, og tilkjender Rederiet Slæbeløn efter Skjøn. Retten udtaler, at Rederiet i Medfør af *Sjøfartslovens § 252* ikke kunde have fordret Bjergeløn, om Bjergning havde fundet Sted, men at Bjergeløn vilde have tilkommet Besætningen under samme Forudsætning.

Den 30te Juli 1899 fik Dampskibet „Narvik", tilhørende Vesteraalens Dampskibsselskab, paa Reise fra Antwerpen til Stavanger og videre nordover Maskinskade udenfor Turestaven paa Stadtlandet.

Skaden bestod deri, at Skruerne i Høitrykscylinderens Stempeldæksel løsnede og en af dem knækkedes, medens af Fjedrene i Stemplet den ene var knust og de underste var gjort ubrugbare. Som Følge af denne Skade vendte Skibet og gik tilbage indenfor Skongsnæsset for at søge Havn og reparere Skaden. Under Farten herhen holdtes Maskinen fremdeles gaaende, men med ganske ubetydelig Fart, idet tillige Seilene — 2 Stagseil og en Trehuk — tilsattes. Kommen ca. 1/4 Mil indenfor Skongsnæs blev Maskinen stoppet og Assistance begjæret af Dampskibet „Vestfjord", tilhørende samme Rederi, hvilket netop passerede for nordgaaende. „Vestfjord" hentede da med sin Baad en Trosse fra „Narvik" og bugserede dette ind til Kapelbugten, hvor det ankrede op og i Løbet af Natten reparerede Skaden, saa at det allerede næste Morgen kunde fortsætte Turen nordover.

I Anledning af det saaledes passerede har Dampskibet „Vestfjord"s Rederi paa egne og Mandskabets Vegne anlagt Sag mod Firmaet Lyngaas & Co. i Tønsberg, hos hvem „Narvik" var assureret, og nedlagt Paastand om hos dette at tilkjendes Bjergeløn med saadant Beløb, som Sjøretten bestemmer, tilligemed Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte, der har vedtaget Trondhjems Sjøret som Værnething i Sagen, har principalt paastaaet Sagen afvist, idet det formenes at være uden Hjemmel, at Søgsmaalet er rettet mod de Indstævnte istedetfor mod Skibets og Ladningens Eiere.

Indstævnte har, anføres der, ingen Fuldmagt til at optræde paa Reders og Ladningseiers Vegne, og heller ingen Pligt til at betale noget, før det ved lovlig Dispache er konstateret, hvor stor Del af Bjergningsudgifterne der falder paa Skib og paa Ladning, med hvilken sidste Indstævnte, der ikke har assureret den, Intet har at skaffe. Ialfald maatte Mandskabet være henvist til at søge Rederiet og kunde ikke komme med noget Krav mod Assurandøren. Og som Assurandør har Indstævnte, mener han, kun Pligter overfor „Narvik"s Rederi, ikke overfor „Vestfjord"s. Hvad Realiteten angaar, bestrider Indstævnte derhos baade, at der in casu foreligger Bjergning, og tillige, at der kan være noget Krav paa Bjergeløn, hvor, som her, baade det bjergede og det bjergende Skib tilhører samme Rederi. Ialfald kunde Rederiet i dette Tilfælde ikke kræve andet end Godtgjørelse for de Udlæg og Udgifter, det havde havt i Anledningen. I Henhold hertil har Indstævnte subsidiært paastaaet sig frifunden enten helt ud eller mod Betaling, enten *a)* til „Vestfjord"s Rederi for udført Slæbningsarbeide eller *b)* til sammes Mandskab for Bjergning, begge Dele efter Sjørettens Skjøn. For Tilfælde af Afvisning har Indstævnte derhos hos Citanterne in solidum paastaaet sig tilkjendt Kost og Tæring og i Tilfælde af Realitetsdom Procesomkostninger.

Citantskabet bestrider Afvisningspaastandens Beføielse. Bjergeløn af Ladningen var ikke paastaaet. Det kunde derfor ikke indsees, at Indstævnte først skulde være pligtig til at betale efter Dispacheopgjør. Antages imidlertid dette, kunde det blot lede til, at Sjøretten ikke gav exigibel Dom for Bjergelønsbeløbet, men ikke hindre, at Retten ved sit Skjøn bestemte Bjergelønnens Størrelse. Mandskabet antoges henvist til at søge sin Godtgjørelse hos den samme som Rederiet, idet den hele Bjergningsgodtgjørelse efter sit Væsen var en eneste Post, som Loven vilkaarlig havde fordelt mellem Interessenterne. Ligeoverfor den Indvending, at Indstævnte kun har med „Narvik"s Rederi at skaffe, hævder Citanten, at da Assurandøren er ansvarlig for de Udgifter, som Eieren paadrager sig overfor Tredicmand, maa denne kunne gjøre Ansvaret direkte gjældende. Andet vilde være en tom Formalitet, der vilde være saa meget mere skrigende.

hvor, som her, begge Skibe tilhørte samme Rederi og den Fremgangsmaade, som Indstævnte anbefalede, vilde være en Umulighed. Og i ethvert Fald kunde, om Indstævnte ikke fandtes pligtig til at betale Citantskabet, dette ikke lede til Afvisning — men til Frifindelse.

Begge Parter er iøvrigt enige om, at Skipperen skal ansees indbefattet under Stævningens Benævnelse „Mandskabet".

Jeg er med Citantskabet enig i, at der ikke er Grund til Afvisning. Har Citantskabet ikke Ret i sit Krav mod Indstævnte, maa Følgen være hel eller delvis Frifindelse. Er derimod Paastanden om Bjergeløns Udredelse af Indstævnte berettiget, er der, saavidt skjønnes, ikke nogen anden Maade, hvorpaa der kan gaaes frem, naar begge Skibe tilhører samme Rederi, end at Assurandøren stævnes i Rederens Sted som den, der er interesseret i Sagen.

Hvorvidt et Rederi hos sin Assurandør kan kræve Bjergeløn for Redning af sit eget Skib, hører ganske vist til de omtvistelige Spørgsmaal. Efter hvad der er anført af Citantskabet, skal det i England være besvaret bekræftende. Og det samme synes at være Tilfældet i Danmark (jfr. Bentzons Sjøret, S. 430, Note 2). Jeg tror dog, at en modsat Besvarelse efter den gjældende norske Ret har de bedste Grunde for sig. Hjemmelen til at kræve Bjergeløn erstattet af Assurandøren maa søges i Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 252, hvorefter den Forsikrede kan kræve Erstatning for sine Udgifter og Opofrelser for at afvende Fare, hvorfor Forsikreren er ansvarlig, eller efter indtruffen Skade for at bjerge og bevare en forsikret Gjenstand. Denne Bestemmelse maa vistnok forstaaes strengt. Den Forsikrede skal være skadesløs, men heller ikke mere. Og Bjergelønnen gaar, saaledes som denne regelmæssig ansættes, videre end til Skadesløsholdelse. Der er ogsaa forskjellige af de Momenter, som maa antages at danne Forudsætningen for, at Bjergelønnen ikke indskrænker sig til Skadesløsholdelse, som mangler, hvor det gjælder Bjergerens egen Eiendom. Saaledes skulde det her ikke være nødvendigt gjennem et høiere Vederlag at opmuntre til ikke at undlade Bjergning. Den Pligt, som Rederen har til at sørge for Bjergning, maa her træde i Stedet. Vistnok giver Udtrykkene i den af Indstævnte paaberaabte § 40 i Sjøforsikringsplanen ikke netop det klareste Udtryk for denne Pligt, og det samme kan tildels ogsaa siges om Sjøfartslovens § 245, hvor en tilsvarende Bestemmelse findes; men jeg kan dog ikke finde det tvilsomt, at ogsaa disse Bestem-

melser statuerer en saadan Pligt. Videre er det at mærke, at medens en Bjerger gaar glip af sit hele Vederlag, hvis Bjergningen ikke lykkes, ja end ikke kan kræve Erstatning for sine Udgifter, saa er den Forsikrede selv ogsaa i dette Tilfælde berettiget til at kræve alle Udgifter og Opofrelser, som han i god Tro har foretaget, erstattede af Assurandøren og det endog udover Forsikringssummens Beløb. Endelig synes det, som om man vilde komme ud paa et Skraaplan, om man vilde anse Rederen berettiget til Bjergeløn for Redning ved et andet ham tilhørende Skib. Han maatte da, synes det mig, med ligemegen Føie kunne kræve Bjergeløn, om han paa anden Maade med sin Eiendom eller personlige Medvirkning iværksætter Bjergning af Skibet. Hvad Skipper og Mandskab paa det bjergende Skib angaar, synes Sagen derimod at staa i en anden Stilling. Det kan ikke siges, at de har den samme Pligt, som Rederen eller Besætningen paa det bjergede Skib, selv til at søge Skibet reddet af den Fare, som truer det. Naar endog det bjergede Skibs egen Besætning kan kræve Bjergeløn, hvis den bjerger Skibet, efterat dens Tjeneste ombord maa ansees ophørt, saasom fordi Skibet har maattet forlades i Sjøen (jfr. Sjølovskommissionens Motiver S. 286), synes der saa meget mindre at være Grund til at udelukke Besætningen paa et andet, det samme Rederi tilhørende, Skib fra at erholde Bjergeløn. I det Tilfælde, som omhandles i den af Parterne citerede Høiesteretsdom, der er indtaget i Retstidenden for 1877 S. 298—300, blev det antaget, at nogle Notmandskaber tilhørende en Fiskeexpedition, bestaaende af en Skøite og nogle Notbaade, der buxeredes af en Dampbaad tilhørende samme Mand, som havde udrustet Fiskeexpeditionen, tilkom Bjergeløn for Bjergning af Dampskibet, der havde grundstødt; og denne Dom synes, om end Forholdet ikke er absolut ensartet, dog ialfald at vise, at den Omstændighed, at Bjergerne er ansatte i det bjergede Skibs Reders Tjeneste, ikke udelukker dem fra Bjergeløn. Hvad der kan gjøre Spørgsmaalet noget tvilsomt, er den særegne Ordning med Hensyn til den Besætningen tilkommende Bjergeløn, som Loven i § 228 opstiller, naar Bjergningen sker ved Skib paa Reise. Det kunde nemlig siges, at dettes Besætning isaafald ikke har nogen selvstændig Ret til Bjergeløn, men kun en Ret til en vis Andel af den Bjergeløn, som tilkommer Skibet, og at derfor, naar dette ingen Bjergeløn tilkommer, ogsaa Besætningens Andel maa bortfalde.

Jeg tror dog, at dette ikke vil være en rigtig Fortolkning. Loven tilsiger i Almindelighed enhver Bjerger Ret til Bjergeløn, og den omhandlede Bestemmelse er, som det synes at fremgaa af Motiverne (S. 293), ikke saa meget ment som nogen Undtagelse fra denne Regel som fra den i første Punktum af § 228 indeholdte, at Bjergelønnens Fordeling mellem de flere Bjergere i Tilfælde af Tvist bestemmes af Retten. Paa den anden Side er det klart, at hvor Rederiet, fordi ogsaa det bjergede Skib tilhører det, er udelukket fra Bjergeløn, vil Sens Regel ikke ligefrem kunne bringes til Anvendelse. Og der vil da kunne være Tvivl om, hvorledes den Besætningen tilkommende Bjergeløn skal bestemmes, enten man skal befølge Analogien af den nævnte Bestemmelse og sætte Bjergelønnen til det Beløb, som Besætningens Andel vilde udgjort, om det bjergede Skib havde tilhørt et andet Rederi, eller om man skal bestemme Bjergelønnen fuldstændig frit efter de almindelige i §§ 225 og 226 givne Regler.

Imidlertid finder jeg det under nærværende Sag ikke nødvendigt at løse dette Spørgsmaal, idet jeg, omend under nogen Tvivl, antager, at „Narvik“ ikke, da det begjærede og fik Assistance af „Vestfjord“, var i saadan Nød, at Bjergeløns Tilkjendelse er berettiget. Det fremgaar vistnok af Vidneforklaringerne, at „Narvik“ dengang endnu ikke var bragt i en tryg Stilling, hvor det ganske uden Fare kunde ankre op og reparere Skadeu. Der var, forklares der, stærk Dønning, og Sjøen stod skraat mod Land, ligesom der ikke mere end et Par Kabellængder borte var Grunde — Timbervik- eller, som den ogsaa sees benævnt, Pumbervikfluen, — paa hvilke Skibet maatte befrygtes at ville drive ind, om det ankrede op der og Ankerkjættingerne ikke skulde holde. Faren herfor kan dog neppe have været overhængende, idet Vinden angives at have været vestlig — i „Narvik“s Journal nordvestlig, i „Vestfjord“s VSV. og laber — og altsaa har staaet fra Land. Hvad der imidlertid, saavidt skjønnes, maa tillægges særlig Vægt, er, at sikker Havn ikke var langt borte, og at Maskinen endnu ikke var bleven ubrugbar. Den kunde fremdeles, omend med Resiko og kun med stor Forsigtighed, benyttes, og om den end var stoppet, da „Vestfjord“s Assistanae paakaldtes, saa havde dog „Narvik“ fremdeles saa stor Fart, at det havde Styring. Jeg skulde derfor anse det for det sandsynlige, at „Narvik“, om ingen Hjælp havde været forhaanden, kunde have reddet sig ved egen Hjælp.

Efter dette skulde der altsaa ikke blive at tilkjende hverken „Vestfjord"s Besætning eller dets Rederi nogen Bjergeløn. Hvad Rederiet har at kræve hos Indstævnte, vil altsaa alene være Erstatning for den Udgift og Opofrelse, det har havt gjennem den Assistance ved Slæbning, som er ydet „Narvik" fra „Vestfjord"s Side. Nogen udtrykkelig Paastand om Tilkjendelse af saadan Erstatning er dog ikke nedlagt fra Citantens Side, hvorimod Indstævnte, som anført, in subsidium har paastaaet sig frifunden mod at betale Godtgjørelse for Slæbningen efter Sjørettens Skjøn. Jeg antager, efter dette, omend under nogen Tvivl, at Retten ikke er afskaaret fra at give Dom for, at Indstævnte skal betale Rederiet, „Vesteraalens Dampskibsselskab", Godtgjørelse for Slæbningen efter Rettens Skjøn. At anse dette udelukket derved, at Citantskabet i Stævningen er betegnet som „Vestfjord"s Rederi, finder jeg vilde være en overdreven Formalisme, idet det af Stævningen tilstrækkelig fremgaar og er paa det Rene, at „Vestfjord"s og „Narvik"s Rederi er det samme. Hvad Slæbningen angaar, antages den at have været fuldstændig farefri for „Vestfjord", og det er ikke oplyst, at den har medført nogen Skade for dette. Slæbningen angives af „Vestfjord"s Fører at have varet ca. 1 Times Tid og har efter Vidneforklaringerne forsinket „Vestfjord" i et Par Timer. Det antages imidlertid, bl. a. af Hensyn til Adgangen til Overskjøn, at være det formelt rigtigste, at Sjørettens Skjøn om Godtgjørelsens Størrelse først afgives efter særskilt Tilstævning, og at saaledes Bestemmelse herom ikke afgives i Dommen.

Procesomkostningerne antages at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Lyngaas & Co., bør til Vesteraalens Dampskibsselskab at betale saadan Godtgjørelse for Dampskibet „Narvik"s Slæbning ved Dampskibet „Vestfjord" fra Skongsnæsset og til Kapelbugten, som ved Skjøn af Sjøretten, optaget paa Indstævntes Bekostning, bestemmes. Iøvrigt bør Indstævnte for „Vestfjord"s Rederis og Mandskabs Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

30te September 1900. *Beichmann.*

Enig. *Rob. Larsen. Joh. Gudde.*

113.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 18de Oktober 1900.

Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise"
(Overretssagfører A. Damm)

mod

Grosserer Alfred Christensen for S/S „Beltisloe"
(Højesteretsadvokat Halkier).

I et Tilfælde, hvor et Dampskib, der i December Maaned var grundstødt paa Refsnæs Rev, var taget af Grunden af en Bjergningsdamper og derefter indbugseret til Kjøbenhavn, blev Bjergelønnen, under Hensyn til Sølovens § 225 jfr. § 226, ansat til 50.000 Kr. Skibet i beskadiget Stand vurderedes til 324.000 Kr.

Under nærværende Sag har Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise" indstævnet Grosserer Alfred Christensen, som — hvad der er uomtvistet — har erklæret sig villig til, som Repræsentant for det engelske Skruedampskib „Beltisloe" og dets Rhederi, at modtage Søgsmaalet paa dets Vegne, til at betale Selskabet 3500 £ eller 63 000 Kr. som Bjergeløn for det nævnte Skib med 5 % aarlig Rente fra Stævningens Dato den 16de Februar d. A. foruden Sagsomkostninger, medens Selskabet subsidiært har begært Bjergelønnen fastsat ved Rettens Skøn. Indstævnte, der har erkendt, at Selskabet har ydet „Beltisloe" Assistance under indtraadt Grundstødning, men bestridt, at der har fundet nogen egentlig Bjergning Sted og protesteret mod den fordrede Betaling af 63,000 Kr., har ment, at der højst kan blive Spørgsmaal om Betaling af 1500 £ eller 27,000 Kr. for den ydede Assistance, men i alt Fald krævet Betalingen bestemt af Retten, saaledes at Sagens Omkostninger derhos hæves.

„Beltisloe", der er hjemmehørende i Grimsby, bygget i 1863 af Staal, med dobbelt Bund, 340′ langt, 45½′ bredt og 21.3′ dybt, engelsk Maal, opmaalt til 2869 brutto og 1851 netto Registertons og forsynet med en triple Expansionsmaskine af 260 nominelle Hestes Kraft, sat i Klasse I A 1, havde i Slutningen af forrige Aar overført en Ladning Majs fra Philadelphia hertil, hvor den blev losset dels i Svendborg, dels sidst i Kolding. Den 21de December 1899 forlod Skibet efter dets egen Fremstilling Kolding med Ballast inde, saaledes at det sejlede nord om Fyen. Vinden var østlig med stiv Kuling og Sø, en Del taaget. Kl. 9.25

Aften havde Skibet Lillegrundens Klokkebøje tværs, styrede saa Kurs Ø., fik Kl. 10 Aften Revsnæs i NØ. og styrede derpaa i NNV., men stødte Kl. $10^1/_2$ paa Revsnæs Rev, saaledes at det da havde Revsnæs Fyr i O. til S. $^1/_4$ S. og Revsnæs Lysbøje i NV. $^1/_4$ V. Skibet søgte derpaa, ved at lade sin Maskine arbejde med fuld Kraft bak, i Løbet af Natten at komme af Grunden, men forgæves.

Det Sagsøgerne tilhørende Bjergningsdampskib „Helsingør", der er bygget i 1868, 133′ langt, 21.4′ bredt og 12′ dybt, opmaalt til 214 brutto og 112 netto Registertons samt forsynet med en dobbelt compound Maskine paa 86 nominelle Hestes Kraft, havde imidlertid allerede om Natten faaet Meddelelse om den skete Grundstødning, og det afgik derfor Kl. 6.40 om Morgenen den 22de December med hele sit Mandskab, 16 Mand, og forsynet med alle nødvendige Apparater fra sin Station, da ved Korsør, for, om det behøvedes og ønskedes, at yde Assistance. Ved dets Ankomst til Revsnæs Kl. ca. $9^1/_2$ Formiddag — Vinden var da OSØ., fremdeles med stiv Kuling og Sø — fandtes „Beltisloe" staaende paa Grund med Stævnen i NNV. og Stenpuller til alle Sider, og, skønt Dykkeren ikke kunde gaa ned, som Forholdene vare, var det givet, at Skibet var læk, baade i Maskinrummet og delvis i Lastrummene. Der blev saa sluttet skriftlig Overenskomst mellem „Beltisloe"s Kaptajn og „Helsingør" i det hele paa sædvanlige Vilkaar om, at dette Skib skulde søge at tage „Beltisloe" af Grunden og bringe det til Helsingør eller Kjøbenhavn for en Betaling, der blev at bestemme af de danske Assurandørers Voldgiftskommission, dog at der ingen Betaling skulde ydes, hvis Foretagendet ikke lykkedes.

Omtrent ved Middagstid den 22de begyndte „Helsingør" at forsøge paa at trække „Beltisloe" af Grunden, og Kl. ca. $3^3/_4$ Eftermiddag lykkedes det at faa dets Forstavn drejet i NNO. og faa det til at glide ca. 10′ agterover, men det blev derpaa staaende ganske fast paany, og fortsat Arbejde hele Resten af den Dag og Natten med blev uden Resultat. Den næste Dag — Lørdag den 23de — var Vejret væsentlig uforandret med Vind fra SO. og sønden Strøm, men, efter at „Helsingør" under uafbrudt Arbejden gentagende havde skiftet Plads, lykkedes det endelig først at faa „Beltisloe" drejet med Stævnen omtrent i Nord og derpaa at faa det flot ca. Kl. 1 Eftermiddag, hvorpaa det foreløbig bragtes til Ankers Kl. ca. 3 Eftermiddag paa Kallundborg Rhed.

„Helsingør"s Dykker gik derpaa, efter at fornøden Dykkerstilling var anbragt, ned og begyndte at tætne „Beltisloe" midlertidig i Bunden med mindre og større Kiler, hvilket Arbejde, der maatte afbrydes om Natten, dog først blev færdigt hen paa Eftermiddagen Søndag den 24de December. — Medens det Vand, der som Følge af de Skibet ved Grundstødningen tilføiede Lækager efterhaanden trængte ind i samme, var blevet holdt nede, saa længe Skibet stod paa Grund, ved Hjælp af dets egen Maskine, der forblev uafbrudt i Gang, begyndte det derimod at stige meget stærkt, bl. a. ogsaa paa Fyrpladsen, efter at Skibet var kommet til Ankers, og det fandtes derfor nødvendigt i Løbet af Lørdag Eftermiddag at bringe Skibet nærmere ind mod Land og at flytte „Helsingør"s transportable Centrifugalpumpe over i samme, hvorpaa „Beltisloe" pumpedes og holdtes læns ved Hjælp af denne. der forblev uafbrudt i Gang, ligesom ogsaa „Helsingør"s transportable Dampkedel Søndag den 24de December sattes over i „Beltisloe", hvorpaa der tændtes og holdtes Fyr paa samme.

Søndag Aften den 24de December var endelig alt bragt saa vidt, at „Beltisloe" ca. Kl. 8 afgik fra Kallundborg Fjord paa Slæb af „Helsingør" ad Helsingørs Havn til for Ordre. Ombord i „Beltisloe" befandt sig, for at passe Pumperne m. m., foruden nogle af Bjergningsdamperens Mandskab endvidere efter dennes Kaptajns Forlangende 10 af Kallundborgs Bjergelag, medens de øvrige 20 à 30 Personer af dette, der havde hjulpet med ombord Lørdag og Søndag, bleve tilbage. Paa Rejsen til Helsingør, der naaedes Mandag den 25de December Kl. $10^1/_2$ Formiddag — det havde undervejs været SO. med frisk Kuling og diset —, passerede intet af Betydning, og Kl. $1^1/_2$ samme Dags Eftermiddag afgik „Beltisloe" efter modtagen Ordre med egen Kraft, men ledsaget af „Helsingør", videre til Kjøbenhavn, der naaedes Kl. $4^1/_2$ Eftermiddag den 25de December. Der laa saa „Beltisloe" fortøiet Resten af den Dag og hele den 26de December med „Helsingør" ved Siden, idet Skibet fremdeles holdtes læns ved „Helsingør"s Centrifugalpumpe. Onsdag den 27de December Kl. 9 Formiddag tog „Beltisloe" derimod ind i den herværende Flydedok, og „Helsingør", der forinden havde faaet sin Kedel og nævnte Pumpe samt alle sine øvrige Redskaber og Folk, derunder de 10 Mænd af Bjergelaget, ombord, vendte derpaa samme Dags Aften tilbage til Korsør. — Det skal i denne Forbindelse endnu bemærkes, at Sagsøgerne efter Opfordring af Indstævnte og andre Interesserede den 23de December

ved Middagstid havde ladet en anden af deres Bjergningsdampere afgaa fra Frederikshavn til eventuel yderligere Assistance, men at den, der efter sin Ankomst til Kallundborg om Natten erfarede, at „Beltisloe" var kommen af Grunden, strax om Søndagen vendte tilbage til Frederikshavn.

Ved en i Helsingør, hvorhen „Beltisloe" senere blev bragt for at repareres der, foretagen Forretning, blev Skibet, der bl. a. viste sig at have faaet en Mængde Huller i Bunden, og hvis Reparation ansattes til ca. 90,000 Kr., i Januar d. A. i beskadiget Stand vurderet til 324,000 Kr.

Medens det nu af „Beltisloe" erkendtes, at den med „Helsingør" den 22de December indgaaede Overenskomst var fuldt ud opfyldt fra Skibets Side, blev det derimod overensstemmende med Sølovens § 227 i rette Tid fra „Beltisloe"s Side, idet man ikke vilde anerkende det af Sagsøgerne fremsatte Krav paa 63,000 Kr., forlangt, at den dem tilkommende Betaling skulde bestemmes af nærværende Ret, og som Følge deraf blev da denne Sag anlagt.

Idet der nu ubetinget maa siges at foreligge et egentligt Bjergningstilfælde, og idet „Beltisloe", naar samtlige Omstændigheder, derunder ogsaa Aarstiden, da Grundstødningen indtraf, tages i Betragtning, maa siges at have været udsat for betydelig Fare, finder Retten, under fornøden Hensyntagen tillige til de øvrige i Sølovens § 225, jfr. § 226, fremhævede Momenter, at den Sagsøgerne tilkommende Betaling bør fåstsættes til 50,000 Kr. med Renter som fordret, og at der bør betales dem 250 Kr. i Sagsomkostninger.

Statskassens Ret vil være at forbeholde med Hensyn til, at den omhandlede Bjergningskontrakt af 22de December f. A. ikke ses at være stemplet. Iøvrigt foreligger der ingen Stempelovertrædelse.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte: Grosserer Alfred Christensen bør paa S S „Beltisloe"s Vegne til Sagsøgerne: Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise" betale 50,000 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 16de Februar d. A., til Betaling sker, og 250 Kr. i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Statskassens Ret forbeholdes med Hensyn til, at den omhandlede Bjergningskontrakt af 22de December f. A. ikke ses at være stemplet.

114.

Kongl. Majt.s dom den 22 Augusti 1900.

Sjökaptenen C. A. Svensson (ångf. „Prins Bernadotte“)

mot

Sjökaptenen D. Martinson (skonerten „Mars“).

Genom stämning till Rådstufvurätten i Kalmar yrkade käranden, som utanför Öland bergat svarandens fartyg och dess last, om åläggande för svaranden att utgifva aftalad bergarelön med 3000 kronor. Rådstufvurätten bestämde bergarelönen till 1500 kronor. Såväl Hofrätten som Kongl. Majt. fastställde Rådstufvurättens utslag, hvarjemte Kongl. Majt. förpligtade käranden att ersätta svarandens kostnader å saken hos Kongl. Majt. med 100 kronor.

Kongl. Majt.s dom i den till Kongl. Majt.s öfverseende från Dess och Rikets Göta Hofrätt genom ordentligt sökande komna sak emellan befälhafvaren å ångfartyget „Prins Bernadotte“, Sjökaptenen C. A. Svensson, sökande, samt befälhafvaren å ryska skonerten „Mars“, Sjökaptenen D. Martinson, svarande,

angående Svenssons vid Rådstufvurätten i Kalmar genom stämning väckta yrkande om åläggande för Martinson att till Svensson, som bergat skonerten „Mars“ och dess last, utgifva aftalad bergarelön med 3000 kronor;

uti hvilken sak Rådstufvurätten, der Svensson äskat godtgörelse för rättegångskostnaden, genom utslag den 17 Oktober 1898 utlåtit sig, att af handlingarne inhemtades, att det af Martinson förda ryska fartyget, skonerten „Mars“, på resa från Höganäs till Riga med last af tegel och lerrör den 14 Juni 1898, då fartyget befunnit sig på östra sidan af Öland, sprungit läck; *att*, enär vattnet i fartyget oaktadt ständig pumpning stigit, Martinson funnit sig föranlåten att tillkalla hjelp från land, segla omkring Ölands södra udde och förankra fartyget på vestra sidan af Öland, der ytterligare hjelp från land kommit ombord och hjelpt till vid pumparne; *att* Svensson, som om fartygets nödstälda belägenhet fått underrättelse, den 15 Juni på morgonen med ångfartyget „Prins Bernadotte“ begifvit sig till „Mars“ ankarplats och erbjudit sin hjelp samt med Martinson efter öfverläggning slutat det aftal, att Svensson skulle söka berga „Mars“, som då befunnit sig i sjunkande tillstånd, äfvensom dess last och införa dem till Degerhamn, Bergqvara eller Kalmar mot ersättning af 3000 kronor eller hvad Rådstufvurätten eller kompromiss

pröfvade skäligt; *samt att* Svensson med „Prins Bernadotte“ fört „Mars“ till Kalmar hamn, der de inträffat den 15 Juni på middagen; och enär i det förutnämnda aftalet icke betingats visst pris för det arbete, Svensson skulle verkställa, vore Rådstufvurätten oförhindrad att utan allt afseende å sagda aftal bestämma den lön, som borde Svensson tillkomma, i hvilket afseende Rådstufvurätten vid öfvervägande af hvad i saken förekommit bestämde lönen till 1500 kronor, som Martinson alltså dömdes att till Svensson genast utgifva; hvarjemte Rådstufvurätten stadgade, att Svensson skulle sjelf vidkännas sina rättegångskostnader;

hvarefter Hofrätten, der såväl Svensson som Martinson, efter vad, fullföljt talan, genom dom den 7 April 1899 faststält Rådstufvurättens utslag med förklarande, att Martinson för den honom i saken ådömda bergarelön häftade allenast med fartyg, frakt och inlastadt gods;

deruti Svensson i underdånighet sökt ändring, som Martinson i underdånighet bestridt under yrkande tillika om ersättning för kostnaderna å saken hos Kongl. Majt.;

med Kongl. Majt.s Högsta Domstol besluten; gifven Stockholms Slott den 22 Augusti 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit Sig föredragas handlingarne i denna sak och pröfvar rättvist fastställa Hofrättens dom; skolande Svensson ersätta Martinson dennes kostnader å saken hos Kongl. Majt. med 100 kronor jemte hvad som åtgår till lösen för Kongl. Majt.s dom. Det vederbörande hafva att ställa sig till underdånig efterrättelse.

Under Kongl. Majt.s Sekret.

E. O. J. Björklund.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

udgivet af

Nordisk Skibsrederforening

Redigeret af Bestyrer *J. Jantzen* under Medvirkning af
Dispacher *Carl J. Jonsson*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 34	Aargang I	1900

115.

Göteborgs Rådstufvurätts utslag den 2 Augusti 1900 i dispachemål.

Rederiet för skeppet „Amazone"
(e. o. Hofrättsnotarien Hugo Wikström)

mot

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget Gauthiod
(Svaranden iakttog ej inställelse).

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget Gauthiod hade med skeppet „Amazone" försäkrat frakt från Kramfors till Hull för 3250 kronor under förbehåll „fritt för enskild skada utom i strandningsfall". På ifrågavarande resa sprang fartyget läck, så att det slutligen hade 10 fots vatten i rummet. Efter hållet skeppsråd blef fartyget för lifbergning satt på land. Det blef derefter vid besigtning förklaradt kondemneradt. Bolaget Gauthiod begärde utredning hos dispachören i Göteborg för bestämmande af bolagets ersättningsskyldighet på grund af berörda fraktförsäkring. Dispachören ansåg strandningsfall ej föreligga och fann fördenskull bolaget Gauthiod ej ansvarigt för fraktförlusten. Rådstufvurätten fastställde dispachen.

Skeppet „Amazone" afseglade den 19 Oktober 1899 med last af trävaror från Kramfors med Hull såsom bestämmelseort. Den 24 Oktober, då fartyget befann sig i Östersjön, uppstod häftig storm, som snart ökades till orkan, derunder fartyget blef läck. Vindpumpen mistade två vingar och alle man utom två, som sökte reparera vindpumpen, arbetade vid handpumparne.

Däckslasten kom i drift och en del deraf gick öfverbord. Ehuru det oafbrutet arbetats vid pumparne, steg vattnet i fartyget, så att fartyget på aftonen den 25 Oktober hade tio fot vatten i rummet. Vid hållet skeppsråd beslöts då, att för räddning af besättningens lif sätta fartyget på land, hvilket lyckades på middagen nästpåföljde dag. Vid sedermera förrättad besigtning å fartyget förklarade besigtningsmännen fartyget kondemneradt, enär kostnaderna för fartygets bergning och reparation ansåges komma att betydligt öfverstiga fartygets värde i oskadadt skick.

Dispachören i Stockholm utgaf den 12 Februari 1900 dispache för fördelning af kostnaderna i följd af ifrågavarande haveri. Deraf inhemtas: att lasten enligt konnossement utgjort $147^{1}/_{2}$ kubikfamn trävaror, derför frakten varit bestämd till £ 1.14.0 för kubikfamn; att befälhafvaren emottagit fraktförskott å £ 70; att distansfrakten belöpt sig till 0,284 af frakten för hela resan för bergade $70^{5}/_{6}$ kubikfamn eller af £ 120.8.4 och således utgjort £ 24.3.11; samt att, då fraktförskottet, som lemnats rederiet utan återbetalningsskyldighet i händelse af olycka, öfverstigit berörda distansfraktbelopp och sålunda ingen frakt i risk för rederiet varit intjent, sådan frakt ej heller kunnat komma till deltagande i haverikostnaderna.

Sjöförsäkrings-Aktiebolaget Gauthiod, som för skeppet „Amazone“s ifrågavarande resa försäkrat frakt intill kr. 3,250 under förbehåll af „fritt från enskild skada utom i strandningsfall“, begärde hos dispachören i Göteborg dispache för bestämmande af bolagets ersättningsskyldighet på grund af berörda fraktförsäkring.

Dispachören afgaf den 24 April utlåtande, deri han förklarade: att då ifrågavarande försäkring uppgifvits vara afslutad under förbehåll af „fritt från enskild skada utom i strandningsfall“, men fartygets skada, som föranledt fraktförlusten, måste anses uppkommen redan derigenom, att fartyget i öppen sjö sprungit läck i sådan omfattning, att fartyget haft tio fot vatten i rummet och af besättningen ansetts tillspillogifvet, ehuru det på trälasten hållit sig flytande, samt den omständigheten, att fartyget senare för bergning af besättningens lif satts på land, ehuru en händelse, som, om den orsakat skadan, skolat medföra ersättningsskyldighet, enligt planens § 56 mom. 2 ej borde medföra ersättningsskyldighet, funne dispachören ansvar för fraktförlusten enligt försäkringsvilkoren icke åligga Sjöförsäkrings-Aktiebolaget Gauthiod.

Rederiet för skeppet „Amazone“ klandrade dispachen vid Rådhusrätten i Göteborg och yttrade: Först i och med strand-

ningen hade allt hopp om fartygets räddning varit ute, liksom det vidare fortskaffandet af lasten först derigenom omöjliggjorts. Detta faktum hade deremot icke inträdt derigenom, att fartyget blifvit läck och intagit vatten, något som möjligen kunnat afhjelpas, om stormen bedarrat och hjelp genom bogsering kunnat erhållas. Den omständigheten, att befälhafvare och besättning i afsigt att redda såväl sina lif och den ombordvarande lasten som ock sjelfva fartyget, beslutit sätta fartyget på land och derigenom åstadkommit strandningen, kunde icke befria försäkringsgifvaren från det åtagna ansvaret. Då följaktligen, enligt rederiets förmenande, den skada, derför ersättning begärdes, ytterst orsakats genom strandningsfall, yrkades, att Rådhusrätten måtte, med upphäfvande af klandrade dispachen, förpligta Sjöförsäkrings-Aktiebolaget Gauthiod att ersätta rederiet den fraktförlust, som rederiet genom strandningen lidit.

Rådhusrätten meddelade utslag den 2 Augusti 1900, deri Rådhusrätten fann skäl icke hafva förekommit, ledande till ändring i öfverklagade dispachen, som alltså af Rådhusrätten faststäldes.

116.

Kongl. Majt.s dom den 8 Augusti 1900.

Mälarvarfvets Aktiebolag

mot

f. d. Presidenten Grefve Arvid Fr:n Posse.

Å slupen „Näsby“, hemmahörande i Näsby, hade käranden, utöfver med svaranden träffadt aftal om reparation af slupen, med befälhafvaren å samma, skepparen E. Berggren, träffat öfverenskommelse om åtskilliga reparationsarbeten. Käranden yrkade genom stämning till Rådstufvurätten i Mariefred att svaranden måtte förpligtas utgifva ersättning för sistberörda arbeten med 1429 kronor 47 öre. Rådstufvurätten afslog yrkandet på den grund, bland annat, att fartyget befunnit sig å hemorten och befälhafvaren följaktligen icke varit berättigad ingå aftal af ifrågavarande beskaffenhet. Hofrätten fastställde det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit, enär fordringen icke blifvit genom stämning sökt hos käranden inom ett år efter det fordringen förföll till betalning. Kongl. Majt. fastställde Hofrättens dom.

Kongl. Majt.s dom uti den till Kongl. Majt.s öfverseende från Dess och Rikets Svea Hofrätt genom ordentligt sökande

komna sak emellan Mälarvarfvets aktiebolag, sökande, samt före detta Presidenten Herr Grefve Arvid Fr.son Posse, svarande,

angående bolagets efter stämning vid Rådstufvurätten i Mariefred förda talan, att enär bolaget å en Grefve Posse tillhörig i Näsby inom Taxinge socken hemmahörande slup, benämnd „Näsby". under år 1895 utöfver enligt kostnadsförslag af den 16 Maj samma år å slupen utförda arbeten, efter aftal med befälhafvaren å slupen, Skepparen Erik Berggren, derå verkstält åtskilliga reparationsarbeten, Grefve Posse måtte med tillämpning af 48 § Sjölagen förpligtas att till bolaget utgifva ersättning för sistberörda reparationsarbeten med tillhopa 1429 kronor 47 öre, enligt räkning. jemte ränta å samma belopp;

uti hvilken sak Rådstufvurätten, der parterna å ömse sidor fordrat ersättning för rättegångskostnaden, genom utslag den 2 Januari 1899 utlåtit sig, att ehuru bolaget med Grefve Posse ingått aftal om reparation af slupen „Näsby" till ett öfverenskommet pris af 850 kronor, hvilket belopp af Grefve Posse blifvit till bolaget inbetaldt, bolaget detta oaktadt omedelbart derefter verkstält en ytterligare reparation af samma slup, hvarför bolaget fordrade en vida större ersättning än kostnaden för första reparationen, utan att derom träffa någon öfverenskommelse med Grefve Posse, hvilken vore redare och egare af fartyget, oaktadt Grefve Posse då lätteligen kunnat träffas såväl i Stockholm som vid Näsby, å hvilka ställen han under sagde tid uppehållit sig, utan uppgifvit, att bolaget derom aftalat med Berggren, hvilken då varit och fortfarande vore befälhafvare å slupen „Näsby", hvadan och då dertill komme att slupen, enligt Rådstufvurättens åsigt. icke befunnit sig utom hemorten, då nu omstämda reparation verkstälts, enär Näsby vore beläget vid Mälaren några få sjömil ifrån Stockholm, beläget vid samma sjö, samt fartyget icke heller gjort haveri, Rådstufvurätten ansåge Berggren icke hafva varit behörig att med bolaget träffa aftal om denna reparation, och 48 § af gällande sjölag icke vara tillämplig på förevarande fall, och som Grefve Posse i allo bestridt krafvet, ogillades käromålet; dock blefve, i anseende till sakens beskaffenhet, kostnaderna i saken parterna emellan qvittade;

hvarefter Hofrätten, der bolaget efter vad fullföljt talan. enligt dom den 7 Juli 1899 ej funnit skäl bifalla af bolaget i Hofrätten framstäld anhållan om vittnesförhör samt beträffande sjelfva saken yttrat, att emedan omstämda beloppet utgjorde ersättning för reparationsarbeten å ifrågavarande fartyg, hvilka

under sommaren eller hösten 1895 skulle utförts efter aftal med befälhafvaren utom fartygets hemort, samt Grefve Posse följaktligen skulle jemlikt 7 § Sjölagen svara för gäldande af samma belopp allenast med fartyg och frakt; ty och som bolaget icke ens uppgifvit att betalning för ifrågavarande fordran blifvit genom stämning eller lagsökning hos Grefve Posse sökt inom ett år efter det fordringen förföll till betalning, alltså och då, på sätt Grefve Posse i Hofrätten invändt, fordringen således, jemlikt 283 § Sjölagen, upphört, blefve det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit, fastställdt; och skulle bolaget ersätta Grefve Posse för utgifterna å saken i Hofrätten med 50 kronor jemte hvad Grefve Posse visade sig hafva utgifvit för stämpel å Hofrättens dom; deruti bolaget i underdånighet sökt ändring, som Grefve Posse bestridt; och hafva parterna å ömse sidor framstält anspråk på ersättning för kostnaderna å saken hos Kongl. Majt; Med Kongl. Majt.s Högsta Domstol besluten; Gifven Stockholms Slott den 8 Augusti 1900.

Kongl. Majt. har i nåder låtit Sig föredragas handlingarna i denna sak och finner ej skäl bifalla sökandens anhållan om vittnesförhör eller göra ändring i Hofrättens dom, så vidt sökandens i denna sak förda talan ej vunnit bifall; men med afseende å hvad i saken förekommit befrias sökanden från den honom ådömda skyldighet att gälda vederpartens kostnader å saken i Hofrätten. Det vederbörande hafva att ställa sig till underdånig efterrättelse.

Under Kongl. Majt.s Sekret.

Louis Améen.

117.

Dom, afsagt af Mandals Sjøret den 28de August 1900.

H. A. H. Paulsen, Christiania
(Advokat Keyser Jordan).

mod

Kaptein Andersen, Fører af Jagt „Anna Caroline"
(Overretssagfører Spilling).

Et Parti Kul og Cokes sælges til Fyrvæsenet i Norge at leveres frit iland paa Ryvingens Brygge. Til Opfyldelse af denne Kontrakt befragter Sælgeren flere Smaaskibe. Et af disse ankommer til nærmeste sikre Havn, hvorfra Skipperen melder sig rede til at losse. Da imidlertid ikke flere Skibe kan losse samtidig ved Ryvingen

Brygge, og da denne var optaget af et andet Fartøi, kunde førstnævnte Skib først senere komme ind til Bryggen. Retten antager imidlertid, at Liggedagene maa løbe ogsaa de Dage, da der ventes paa Tørn. Da Lasten skulde leveres frit paa Bryggen, antages Sælgeren (Befragteren) at maatte ansees som Ladningsmodtager og altsaa personlig ansvarlig for Liggedagspenge. I Overliggedagene medregner Retten kun de Dage, da Veiret tillod Losning, hvorimod der for det yderligere Ophold beregnes Erstatning for løbende Dage[1]).

Rettens Formand afgav saadant Votum:

Grosserer H. A. H. Paulsen, Christiania, sluttede Høsten 1899 en Leverancekontrakt med Fyrvæsenet, ifølge hvilken han frit iland paa Ryvingens Brygge skulde levere ca. 240 Tons Kul og Cokes. For at besørge Transporten fra Christiania befragtede Paulsen blandt flere Jagter ogsaa den i nærværende Sag omhandlede „Anna Caroline“, Kaptein Andersen, der af det i Sagen irettelagte Konnossement, eller Formular til Konnossement, som det benævnes i vedkommende Indlæg af 18de Oktober 99, sees at have modtaget 58,000 Kg $^1/_1$ Cokes at levere til Ryvingens Fyr. Kaptein Andersen ankom til Stjernøsund ved Mandal, ikke langt fra Ryvingen, Mandagen den 4de December 1899 og meldte sig samme Dag paa Ryvingen Fyr til Losning. Til Stjernøsund var Aftenen forud, nemlig Søndag den 3die December, ogsaa ankommet Jagt „Farmand“, Kaptein Jensen, ligesaa befragtet af Paulsen til Ryvingen, og dette Fartøi havde da, som først ankommet, Ret til Lossetørn først, idet der nemlig ikke kan losse mere end et Skib ad Gangen i Ryvingens Havn. Mandag den 4de og Tirsdag den 5te December var der imidlertid Uveir, saa Losning ikke kunde finde Sted, og først den 6te kunde „Farmand“ paabegynde Losningen. Ryvingens Havn, der er beliggende paa Øens Østside, er nemlig aldeles ubeskyttet, og, navnlig under østlige Vinde, blir det let umuligt at losse der. „Farmand“ lossede til Kl. 9 Aften den 6te December og naaede at udlosse ca. 30 Tons og havde da efter Kapteinens Udsagn ca. 21 Tons igjen. Om Morgenen næste Dag fik „Farmand“s Kaptein imidlertid vide, at Konnossementer hverken var ankomne paa hans eller „Anna Caroline“s Ladning. Fyrforvalter Wraamann paa Ryvingen erklærede videre, at han, det vil da sige Fyrvæsenet, intet havde med Losningen at gjøre, saa han hverken havde Konnossementer eller

[1]) Det fremgaar ikke af Dommen, hvorledes Retten kommer til det Resultat, at Overliggedagene, trods Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 120, ikke skal beregnes som løbende Dage.

Penge at betale Fragten med. Kaptein Jensen nægtede derfor at losse videre, jfr. Sjøfartslovens § 139 og 155, og seilte tilbage til Stjernøsund. Der kunde imidlertid hellerikke have fundet Losning Sted den 7de December paa Grund af Uveir, efter hvad Kaptein Jensen, der er ført som Vidne under nærværende Sag, har forklaret ad Spørgsmaal 5 i Sessionen 24de Februar. Den 8de og 9de December var der — fremdeles efter Vidneførselen — godt Veir, men ingen Konnossementer, saa ingen af Jagterne lossede. Begge Kapteiner telegraferede saa 9de December til Paulsen: „Ingen Konnossementer, hvem betaler Fragt, Overliggedage?“, se Bilag 4 til Kaptein Andersens første Indlæg. I Paulsens samme Dag indløbne Telegrafsvar heder det: „Fragten betales af mig efter Udlosning til Ryvingens Fyr, Overliggedage mig uvedkommende“. Efter dette Svar henvendte Kapteinerne sig til Sagfører Spilling og efter Henvendelse fra ham, svarede Paulsen, at Fyrvæsenet havde Konnossementerne, og at det betalte Restfragt. Fra Fyrdirektøren indløb samme Dag — fremdeles 9de December — Telegram med Meddelelse om, at vedkommende Konnossementer var underveis og om, at Fyrvæsenet garanterede Fragt og Omkostninger. Herefter holdt begge Kapteiner sig rede til Losning, men Veiret var stadigt hinderligt for Udlosning. Den 15de December ankom saa Konnossementerne, men Veiret var fremdeles hinderligt. „Farmand“ forsøgte at losse 2den Januar, men maatte strax returnere med uforrettet Sag, og først den 11te Januar fik den udlosset. „Anna Caroline“ paabegyndte saa sin Losning den 12te Januar, men den 13de var der igjen Uveir. Efter Modtagelsen af Fyrdirektørens Telegram af 9de Januar og Skrivelse af s. D. — Bilag 14 og 15 — hvori denne forklarede kun at ville betale Overliggedagspenge, til Konnossementerne præsteredes, telegraferedes 13de Januar til Fyrvæsenet og til H. A. H. Paulsens Advokat, Keyser Jordan, med Forlangende om Deposition af samtlige Overliggedagspenge hos Sagfører Spilling — Bilag 17 og 18. Fyrvæsenet svarede — Bilag 19 —, at dets Tilbud af 9de Januar kun gjaldt for Tilfælde af mindelig Ordning, og at Jagternes Krav antoges uberettigede og i ethvert Fald maatte rettes mod Paulsen. Den 24de svarede det som Svar paa Spillings Skrivelse af 16de Januar, at det henholdt sig til tidligere Tilbud, Bilag 21. Den 25de Januar telegraferedes til Fyrvæsenet og til Paulsen, at Jagterne vilde oplægge og sælge efter Sjøfartslovens §§ 156—7, Bilag 22 og 23. Herpaa svarede Fyrvæsenet den 26de Januar, at Ladningen tilhørte Paulsen, ikke

Fyrvæsenet, Bilag 24, medens Paulsen, efter endel Telegrafkorrespondance, i Mandals Sparebank deponerede Kr. 510, saavidt sees 29de Januar eller Dagen efter.

„Anna Caroline“ blev saa udlosset den 6te Februar, uden at det kan sees, hvor mange og paa hvilke Dage den har losset. Saa meget fremgaar dog af Vidneførselen, at den ikke har losset mellem 12te Januar og 4de Februar.

Imidlertid lod Paulsen under 9de Februar i Mandals Sparebank afholde Forbudsforretning mod Udbetaling af det der deponerede Beløb og har derefter ved Sjøretsstævning af 16de Februar efter forgjæves ved Retten prøvet Forligsmægling anlagt nærværende Sag og paastaaet, at nævnte Forbudsforretning stadfæstes, at det deponerede Beløb maa blive udbetalt ham, og at han tilkjendes Procesomkostninger. Senere under Sagen har han videre paastaaet sig tilkjendt Erstatning for Tab, der er ham paaført ved Kaptein Andersens paastaaede uretmæssige Forhold med Somleri under Reisen fra Christiania og under Losningen ved Ryvingen. I den Anledning er der imidlertid hverken udtaget Kontinuationsstævning eller prøvet Forligsmægling, hvorfor Kravet, mod hvis Paakjendelse ogsaa Indstævnte har protesteret, ikke nu kan tages i Betragtning.

Indstævnte, Kaptein Andersen, har taget til Gjenmæle og efter forgjæves ved Retten prøvet Forligsmægling kontrasøgsmaalsvis ved Kontrastævning af 20de Februar nedlagt principal Paastand paa, at Forbudsforretningen ophæves, og at ham tilkjendes Erstatning for Spot og Skade og Procesomkostninger, og subsidiær Paastand paa, at Forbudsforretningen ophæves, at det deponerede Beløb maa udbetales ham, at han tilkjendes Erstatning for Spot og Skade, Tort eller Kreditspilde efter Rettens Skjøn, eller Skjøn optaget paa Hovedcitantens Bekostning, at han tilkjendes Erstatning for Overliggedage fra 9de December 1899 til 6te Februar 1900, begge Dage inklusive med Kr. 9.30 for de 2 første Dage og for Resten af Tiden principalt efter Rettens Ansættelse dog ikke under Kr. 10 pr. Dag, subsidiært efter Kr. 10 pr. Dag og endelig paa, at han tilkjendes Procesomkostninger. Hovedcitanten har paastaaet sig frifunden i Kontrasøgsmaalet og sig tilkjendt Procesomkostninger i dette.

Fyrvæsenet, der af Kontracitanten er underrettet for Processens Skyld, har ladet møde ved Regjeringsadvokaten og paastaaet det Offentlige tilkjendt Procesomkostninger hos Hoved-

eller Kontracitanten. Regjeringsadvokaten har paastaaet sig tilkjendt Salær efter Sportellovens § 167.

Indstævnte bygger sin principale Paastand paa Forbudsforretningens Ophævelse paa den Betragtning, at Forretningen maa være ugyldig af den Grund, at der ikke under samme skulde være ført tilstrækkelig Bevis for Rigtigheden af det Krav, i Anledning af hvilket Forretningen holdtes.

Retten kan ikke give ham Medhold heri. En Regel, der skulde medføre, at en Forbudsforretning skulde ophæves af den ublandet processuelle Grund, at der ikke har foreligget tilstrækkeligt Bevis for Fogedretten, kan ikke antages at være hjemlet i norsk Ret. Se Schweigaards Proces III 19, Hagerups Civilproces II 414.

Hvad Sagens Realitet angaar, paastaar Hovedcitanten, at han ikke har nogen Pligt til at betale Overliggedagspenge eller anden Erstatning til Kontracitanten; Depositumet er uretmæssig forlangt, og han vil have sine Penge igjen.

Kontracitanten paastaar, at „Anna Caroline"s Losning er blevet forsinket derved, at Konnossement paa Ladningen ikke var kommet i rette Tid, idet han hævder, at havde dette været ved Ryvingen, da han ankom, havde „Anna Caroline" været udlosset inden 15de December. For det Tab, han saaledes har lidt ved det derved forvoldte Ophold, maa H. A. H. Paulsen være ansvarlig.

Uagtet Retten efter de under Sagen frembragte Oplysninger, — der henvises særlig til 1ste Kontravidnes Prov, at der efter 6te December og til 15de December — Konnossementernes Ankomstdag — kun var to Lossedage, nemlig 8de og 9de December, til samme Vidnes Prov om, at der den 6te December, da der blev losset til Kl. 9 Aften, blev udlosset ca. 30 Tons og, at han derefter havde ca. 21 Tons igjen og endelig til den af Kontracitanten irettelagte Konnossementsformular, hvorefter „Anna Caroline" havde 58 Tons inde, uagtet Retten efter dette finder, at „Anna Caroline" vistnok ikke kunde været udlosset inden 9de December, da „Farmand", som nævnt, havde Tørn først, maa Retten dog, da der fra Hovedcitantens Side ikke er protesteret mod Kontracitantens faktiske Fremstilling, at „Anna Caroline" kunde været udlosset inden 9de eller 15de December, forsaavidt lægge denne Fremstilling til Grund.

Der har mellem Parterne været endel Tvist om, hvem der i dette Befragtningsforhold er at opfatte som Ladningsmodtager,

Fyrvæsenet eller Paulsen, idet Paulsen har hævdet, at Fyrvæsenet er Ladningsmodtager og, at Kaptein Andersen ved at udlevere Ladningen til dette, i ethvert Fald efter Sjøfartsloven § 158 har forspildt sit mulige Krav mod Paulsen.

Retten finder, at efter hvad der er dokumenteret angaaende den mellem Fyrvæsenet og Paulsen sluttede Leverancekontrakt, maa denne sidste betragtes som Ladningsmodtager; Ladningen skulde leveres paa Ryvingen Brygge, og indtil den var der, kunde Fyrvæsenet betragte Ladningen som sig uvedkommende. Det kunde følgelig hellerikke være nogen Feil af Fyrvæsenet, at det undlod at sende det Konnossementsexemplar, der var det tilstillet, og som senere blev sendt. Derimod har Regjeringsadvokaten uimodsagt oplyst, at Paulsen ogsaa beholdt et Konnossementsexemplar selv. Det fremgaar saavel af Kontracitantens Dokumentation som Procedure, at han ikke har havt denne Befragtningsforholdets Karakter paa det Rene, uden at Retten finder at burde lægge nogen Vægt herpaa. Da Paulsen saaledes maa betragtes som Ladningsmodtager, har Kaptein Andersen heller ikke af den Grund forspildt sit mulige Krav mod Paulsen. Det er klart, at Kapteinen ingen Pligt havde til at losse saalænge Konnossement ikke præsteredes. Ligesaa klar er ingenlunde Paulsens Pligt til at betale ham Erstatning for det derved forvoldte Ophold. Skjønt der kunde tale meget derfor, finder Retten dog, at Udtrykkene i Sjøfartslovens § 156 er saa bestemte, at Paulsen ikke kan fritages for at betale Erstatning for det Tab, Kaptein Andersen har lidt ved det Ophold, som foranledigedes ved hans Negtelse af at losse, saalænge Konnossementerne ikke præsteredes. Denne Erstatningspligt er imidlertid klarligvis ikke begrundet udenfor hver Dag Opholdet varede udover de lovbestemte Ligge- og Overliggedage, jfr. ogsaa Sjøfartslovens § 156. Dette er ogsaa erkjendt af Kontracitenten. Men om hvorledes Ligge- og Overliggedage skal beregnes, derom er Parterne høist uenige. Hvad Antallet angaar, maa Retten gaa ud fra, at det er henholdsvis 4 og 2, idet Jagten, efter hvad der er oplyst, ikke kan være over 50 Reg. Tons. Kontracitanten regner nu de 4 Liggedage at være 5te, 6te, 7de og 8de December og de 2 Overliggedage 9de og 10de December. Herimod gjør Hovedcitanten den Indvending, at da Liggedagene efter Sjøfartslovens § 137, jfr. § 118, ikke begynder at løbe før fra den Dag Skibet paa behørig Losseplads — in casu Ryvingens Brygge — var færdig til at losse, kan Liggedagene først begynde at løbe fra 12te Januar,

da det er paa det Rene, at „Anna Caroline“ ikke var ved Ryvingens Brygge før den Dag. Videre hævder han, at Liggedage ikke kan løbe de Dage, da Losning ikke kunde finde Sted paa Grund af Uveir.

Retten kan ikke være enig i den første Betragtning. I det Øieblik det var paa det Rene, at der ingen Losning vilde blive for „Anna Caroline“, før „Farmand“ var færdig, og før Konnossementet var kommet, kan man ikke forlange, at „Anna Caroline“ skulde seilet ud for at blive liggende ude ved Ryvingen; det vilde være et baade juridisk og faktisk umuligt Forlangende. Naar Kapteinen, efterat han havde meldt sig, blev liggende i nærmeste eller nærliggende gode Havn, havde han gjort nok. Derimod finder Retten, at de Dage, da Losning ikke kunde finde Sted paa Grund af Veirforholdene, ikke kan blive at medregne i Liggedagene; dette maa betragtes som en „Forhindring fra Skibets Side“, der efter Sjøfartslovens § 157, jfr. § 118, afbryder Liggedagenes Løb. Naar Kapteinen bortfragtede sit Skib til Ryvingen, fik han selv tage Resikoen for Havnens Beskaffenhed og for de Forhindringer, der kunde følge deraf, naar Veiret blev uroligt; at paalægge Befragteren Resikoen herfor, gaar ikke an. Første Godveirsdag efterat „Anna Caroline“ havde meldt sig til Losning var 6te December, de næste to Godveirsdage 8de og 9de December. Som nævnt telegraferede Kapteinen ikke til Paulsen før 9de December, uagtet han allerede den 7de om Morgenen fik vide, at der ingen Konnossementer var, og allerede den 4de kunde og burde have faaet dette at vide. Han var nemlig med Kaptein Jensen, „Farmand“, ude ved Ryvingen.

Efter Sagens processuelle Stilling finder Retten imidlertid ikke at kunne tage Hensyn til den Betydning denne Omstændighed kan have for Beregningen af Liggedagene.

Idet Retten gaar ud fra, at de Dage, da „Anna Caroline“ ventede paa Lossetørn maa medregnes i Liggedagene, fremkommer herved 3 Liggedage. 4de Liggedag blev 11te Januar den Dag, da „Farmand“ udlossede. Den 12te Januar, da der var godt Veir og „Anna Caroline“ lossede, blir 1ste Overliggedag. De to næste Godveirsdage var 25de og 26de Januar, da Kaptein Andersen laa i ivrig Telegrafkorrespondance med Fyrvæsenet og Paulsen. Der blev ikke losset paa nogen af disse Dage; men da Kaptein Andersen, efter hvad der fremgaar af det ovenfor nævnte, da havde Krav paa Erstatning for 1 Overliggedag, og Fragten hellerikke var betalt, var han berettiget til at negte

Losning, jfr. Sjøfartslovens § 155. Det maa imidlertid erindres, at Paulsen i sit Telegram af 9de December siger, at Fragten først skulde betales efter Udlosningen, saa Spørgsmaalet, om Kapteinens Ret til at negte Losning i den Anledning er tvilsom. Under Tvil, idet der navnlig sees hen til, at et Krav paa Deponering af et Beløb, svarende til 1 eller 2 Overliggedage, langt snarere kunde ventes efterfulgt end et Krav paa over Kr. 500. finder Retten dog at burde medregne 25de og 26de Januar blandt Liggedagene. Overliggedagene udløb saaledes 25de Januar. For Dagene fra 26de Januar til 6te Februar, den Dag, da „Anna Caroline" udlossede, hvilke Dage maa beregnes som løbende Dage, finder Retten at burde tilkjende Kaptein Andersen en Erstatning af Kr. 10 pr. Dag, medens Erstatningen for Overliggedagene beregnes efter Loven. Kontracitanten har, som nævnt, ansat denne Erstatning til Kr. 9.30 pr. Dag, og ved den herved forudsatte Nettodrægtighed, finder Retten at burde blive staaende. Paulsen vil saaledes blive dømt til at betale til Kaptein Andersen Kr. 138.60. Renter af Beløbet er ikke paastaaet. Den afholdte Forbudsforretning vil saaledes blive at ophæve for et saadant Beløb og at stadfæste for Restbeløbet Kr. 371.40.

Paa Grund af Sagens processuelle Stilling finder Retten ikke at kunne tage i Betragtning den Betydning det kunde have for Sagens Afgjørelse, at Kaptein Andersen ikke, istedetfor at lægge sig til at vente, lod losse og oplægge Godset under sikker Forvaring efter Sjøfartslovens § 156. Retten finder ikke at kunne give Kontracitanten Medhold i hans Paastand paa Tilkjendelse af Erstatning for Spot og Skade, Tort og Kreditspilde i Anledning den delvis ophævede Forbudsforretning. Det maa erindres, at Forbudet er nedlagt i Sparebanken og er rettet mod Udlevering af Penge, som Hovedcitanten der havde deponeret, og at Forbudsforretningen kun bliver at ophæve for det Beløb Kr. 138.60. En saadan Forbudsforretning har videre ikke i Almindelighed og har i dette Tilfælde ingenlunde havt nogen krænkende Karakter. Der kan ogsaa henvises til, at Theorien ikke saa strængt fastholder Kravet paa Erstatning for Spot og Skade, Tort og Kreditspilde ved Forbud som ved Arrest, se Schweigaards Proces III 107, Hagerups Civilproces II 506—7. Kontracitanten har endelig overladt Bestemmelsen af Erstatningens Størrelse til Rettens Skjøn, hvad der dog ikke har selvstændig Betydning, da Retten alligevel havde maattet bestemme Erstatningens Størrelse, jfr. Sjøfartslovens § 312, og Retten finder ikke, at der ved nævnte For-

budsforretning er paaført Kaptein Andersen Spot og Skade eller Tort og Kreditspilde. Processens Omkostninger i Hoved- og Kontrasøgsmaalet findes at burde ophæves. Regjeringsadvokatens og Fyrvæsenets Krav mod Hoved- og Kontracitanten kan ikke tages tilfølge, det faar blive Fyrvæsenets egen Sag, om det vil optræde i Processen.

Thi konkluderes:

Den under 9de Februar 1900 af Hovedcitanten H. A. H. Paulsen i Mandals Sparebank afholdte Forbudsforretning mod Udbetaling af de dersteds deponerede Kr. 510 stadfæstes for et Beløb af Kr. 371.40 — tre Hundrede en og sytti Kroner og firti Øre — og kan dette Beløb med mulige Renter udbetales Hovedcitanten. Hovedcitanten bør til Kontracitanten, Kaptein Andersen, betale Kr. 138.60 — et Hundrede og otte og tredive Kroner og sexti Øre — for hvilket Beløbs vedkommende nævnte Forbudsforretning ophæves, og kan dette Beløb med mulige Renter udbetales Kontracitanten. Iøvrigt bør Hovedcitanten for Kontracitantens Tiltale i denne Sag fri at være. Hovedcitanten og Kontracitanten bør for Fyrvæsenets og Regjeringsadvokatens Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udrede inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Sjørettens Medlemmer, R. Bugge og P. Ihme, erklærede sig enige i dette Votum.

I Henhold hertil afsagdes Dom overensstemmende med førstvoterendes Votum.

118.

Dom, afsagt af Kjøbenhavns Sø- og Handelsret den 26de Oktober 1900.

Højesteretssagfører O. J. Levison som Aktor

mod

Skibsfører J. P. Bech og Styrmand Odin Tidemand

(Højesteretssagfører Asmussen).

En Skibsfører og en Styrmand paa et Dampskib ansete med Bøder for Overtrædelse henholdsvis af Sølovens § 293 og § 306 i Anledning af, at de havde forvexlet Falsterbo faste Fyr med Falsterbo Fyrskib, hvilken Forvexling foranledigede, at Skibet grundstødte.

I Henhold til modtagen Aktionsordre har Højesteretssagfører Levison under nærværende Sag som Aktor nedlagt Paastand paa, at Kaptajn Johannes Peter Bech, der i Begyndelsen af November 1899, paa hvilken Tid han var næsten 48 Aar gammel, førte den Det Forenede Dampskibs-Selskab tilhørende Damper „Tiber“, og at Odin Tidemand, da noget over 23 Aar gammel, der var ombord i samme Damper som 2den Styrmand, drages til Ansvar, førstnævnte éfter Sølovens § 293 og sidstnævnte efter dens § 306 i Anledning af nævnte Dampers Grundstødning ved Falsterbo den 2den November 1899.

Damperen „Tiber“, der er bygget i 1898 til 1899 af Staal, 222,6 Fod lang, 32,9' bred, 13,9' dyb (sædvanlige Maal), opmaalt til 1385,64 Brutto (823,57 Netto) Register Tons og forsynet med en Maskine paa 800 indicerede Hestes Kraft, afgik — efter at have indtaget Ladning (Amning da 12'5" for og 14'8" agter) — den 2den November f. A. Kl. 3 Efterm. herfra bestemt til St. Petersborg.

Det var da sydlig Vind med en Styrke af kun 2, blandet Luft, og Strømmen kom ifølge Opgivende fra „Drogden“s Fyrskib fra misvisende SV. med en Styrke Kl. 4 Eftermiddag af 1/2 Kvartmil i Timen, men steg Kl. 8 Aften til 1,8 Kvartmil, hvorpaa den atter ved Midnat var falden til 1 Kvartmil i Timen.

Kl. 4,18' Eftermiddag passerede „Tiber“, der gik med fuld Kraft og maa antages at have gjort ca. 8 1/2 Knob i Timen, „Nordre Røse“ Fyr, og Kl. 5,7' „Drogden“s Fyrskib, saaledes at det gik ca. 1 Kabellængde vest om samme, og blev Loggen da sat paa 0. Der blev derefter styret misvisende S. til V. 1ste Styrmand, der hidtil havde havt Vagt, afgav denne Kl. 6 Eftermiddag til Styrmand Tidemand og gik derpaa ned. Han havde forinden meddelt denne Kursen og, naar „Drogden“s Fyrskib var passeret, hvad Styrmand Tidemand, der allerede havde været paa Dækket forinden og var den, der havde udsat Loggen, iøvrigt selv havde havt Leilighed til at iagttage. Kaptajnen, der forinden havde været oppe, gik ned omtrent samtidig med 1ste Styrmand eller mulig lidt forinden og blev saa nede et Kvarters Tid. Da han kom op igen, saa han strax et Fyr, der allerede forinden — efter hvad der maa antages, lige strax efter Vagtskiftet — var blevet iagttaget baade af Udkigsmanden og Styrmand Tidemand, hvilket Fyr havdes i misvisende SSØ. 3/4 Ø., og antog baade denne sidste og Kaptajnen da, at det var Falsterbo Fyrskib. Kursen blev saa, uden at der ses at have fundet nogen Udtalelse Sted mellem dem, forandret til misvisende S. 1/2

Ø., hvilken Kurs derpaa med uforandret Fart blev styret til Kl. $6^3/_4$, da det nævnte Fyr havdes tværs i gisset Afstand af 1 Kvartmil. Roret blev da lagt Styrbord for at gaa Ø. efter Syd om Fyrskibet, men, efter at Skibet havde drejet ca. 1 Streg, tørnede det mod Grund og stod fast. Klokken var da efter Maskinuret 6,50' Eftermiddag. Der blev strax stoppet og slaaet fuld Kraft bak samt fortsat dermed en halv Times Tid, men uden Resultat, og viste det sig ved Lodskud, at der kun var $11^1/_2$' for og 13' midtskibs, men 18' agter til Bunden, ligesom det viste sig, at Grundstødningen var sket neppe en Kvartmil i sydvestlig Retning for Falsterbo Landfyr, ɔ: ca. en 4 Kvartmil i nordlig Retning fra Fyrskibet.

Det strax gjorte Forsøg paa at faa Skibet af Grunden ved Bakning blev gentaget et Par Gange i Løbet af Natten efter, idet der tillige fyldtes Vand paa Agtertanken og førtes Varpanker ud med mere, men uden at det lykkedes. Der var imidlertid gennem et ilandsendt Telegram blevet rekvireret Hjælp fra Det Forenede Dampskibs-Selskab, og Kl. 8 den 3die November om Formiddagen kom først en og noget efter en anden af Selskabet udsendt Damper tilstede, ved hvis Bistand det, efter at tillige en Del (111) Bomuldsballer vare blevne lossede midlertidig i en medbragt Lægter, lykkedes at faa „Tiber" flot Kl. $12^3/_4$ Eftermiddag den 3die November, men da vare allerede baade Vinden og Søen blevne stærkere, saa at Skibet var begyndt at røre sig paa Grunden, inden det kom flot. „Tiber" gik saa tilbage til Kjøbenhavn, som det naaede Kl. 5 Eftermiddag den 3die Novbr., indtog atter de udlossede Bomuldsballer og blev den 4de Novbr. om Formiddagen undersøgt af Dykker i Bunden, hvorved Skibet dog fandtes ubeskadiget, og det afgik saa samme Dag Kl. ca. 11 Formiddag attér ad Petersborg til.

Naar begge de Tiltalte saaledes forvexlede Falsterbo faste Fyr med Falsterbo Fyrskib, og det uagtet det faste Fyr kun viser 1, Fyrskibet 2 Lys, hvad der, trods at begges Lys er hvidt, ikke synes med fornøden Opmærksomhed ganske at have kunnet overses, da maa det efter deres egne Forklaringer antages begrundet i, at de begge undlod at lade Loggen efterse, og at de begge aldeles glemte at tage i Betragtning, at „Tiber" ikke i det Tidsrum, der var forløbet, efter at Drogdens Fyrskib var passeret, med den Fart, Skibet gjorde, kunde, selv om Strømmen ikke havde været modgaaende, have udsejlet den fornødne Distance for at naa tværs af Falsterbo Fyrskib. Herved findes de imid-

lertid trods et Par paaberaabte Omstændigheder (Træthed efter den hele Dags Arbejde og at nogle svenske Lodsfartøjer, der sædvanlig først træffes i Nærheden af Falsterbo Fyrskib, allerede vare mødte noget tidligere) at maatte siges at have gjort sig skyldige i en saadan Forsømmelighed, at det maa paadrage dem Ansvar efter henholdsvis Sølovens § 293 og § 306, idet ganske vist Hovedansvaret maa falde paa Kaptajnen som den langt ældre og som den, der var den overordnede og havde den egentlige Kommando, men dette dog ikke findes ganske at kunne frigøre Styrmand Tidemand, der som Vagthavende burde have passet bedre paa og varskoet Kaptajnen. Ved Bestemmelsen af dennes Straf findes det derimod at maatte tages i Betragtning, at Det Forenede Dampskibs-Selskab, efter hvad der er oplyst, paa Grund af det passerede, kort efter suspenderede ham i 2 Maaneder fra hans Stilling med Tab af hans Lønning for den Tid.

De Tiltalte findes derefter at burde anses hver især med en Bøde til Statskassen: Kaptajn Bech af 100 og Styrmand Tidemand af 50 Kr., og bør de derhos i Forening tilsvare Sagens Omkostninger til det Offentlige derunder 30 Kr. i Salær til Aktor, hvis Sagførelse har været lovlig, hvorved bemærkes, at de selv have sørget for deres Forsvar.

Om Erstatning har der ikke været rejst Spørgsmaal under Sagen.

Thi kendes for Ret:

De Tiltalte: Skibsfører Johannes Peter Bech og Styrmand Odin Tidemand, anses med Bøder til Statskassen: Bech af 100 Kr. og Tidemand af 50 Kr., og bør derhos en for begge og begge for en udrede Sagens Omkostninger til det Offentlige, derunder 30 Kr. i Salær til Aktor: Højesteretssagfører Levison.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI, CHRISTIANIA.

